

Sprawozdanie stenograficzne

z rozpraw

galicyjskiego Sejmu krajowego.

18. posiedzenie 6. sesyi 3. peryodu Sejmu galicyjskiego

z dnia 14. maja 1875.

Treść: Dalszy ciąg spisu petycyj wniesionych do Sejmu. — Dalszy ciąg rozprawy ogólnej nad sprawozdaniem komisji drogowej z wniosku Wydziału krajowego w przedmiocie ustawy drogowej. Przemówienia pp. Cywińskiego, Zyplikiewicza, Grossa, Gniewosza, Krzczunowicza, Kocyłowskiego, Skrzyńskiego, Grocholskiego, Laskorza i zamknięcie dyskusyi, tudzież uchwała wysłuchania wszystkich zapisanych mówców. Przemówienia pp. ks. Zaklińskiego, Kuzary, Michalskiego, Kobylarza, Żołędzia, Jędrzejewskiego, Włodka i Szotta. — Odroczenie dalszej dyskusyi do następnego posiedzenia.

Początek posiedzenia o godz. 10. min. 40.

Posłów obecnych 125.

Przewodniczący Jego Ex. hr. Alfred Potocki, Marszałek krajowy.

Sekretarze: pp. Abrahamowicz, Józef Bade-
ni, Józef Jasiński, ks. Zakliński.

Ze strony Rządu J. W. Oswald Bartmański,
c. k. Wiceprezydent Namiestnictwa.

J. Ex. hr. Marszałek. Ponieważ liczba posłów
regulaminem przepisana jest obecna, zagajam więc
posiedzenie.

Podaję do wiadomości wys. Izby, że przeciw
protokółowi 16. posiedzenia nie wniesiono żadnego
zarzutu.

Protokół 17. posiedzenia jest w biurze sejmo-
wem złożony, gdzie go pp. posłowie przejrzeć mogą.

P. sekretarz odczyta spis petycyj.

Sekretarz p. Jasiński (czyta):

Spis petycyj

po dzień 13. maja 1875 do Sejmu galicyjskiego
wniesionych.

192. Rohatyn Wydział powiatowy przez p. To-
rosiewiczza uprasza o gruntową reformę ustawy
gminnej.

[193. Tenże Wydział powiatowy przez p. To-
rosiewiczza o włożenie obowiązku na Rady szkolne
okręgowe wypełniania ścisłej kontroli nad Radami
szkolnymi miejscowymi.

Proszę o głos.

J. E. hr. Marszałek. P. Jasiński ma głos.

P. J. Jasiński. Wnoszę odesłanie tej petycji do komisji edukacyjnej.]

J. E. hr. Marszałek. Kto jest za tem, raczy rękę podnieść (większość). Wniosek przyjęty.

Sekretarz p. Abrahamowicz (czyta):

194. Bucyki gmina przez p. Koziębrodzkiego o pozostawienie c. k. Sądu pow. w Grzymałowie.

P. hr. Koziębrodzki. Proszę o głos.

J. E. hr. Marszałek. P. Koziębrodzki ma głos.

P. ks. Koziębrodzki. Wnoszę odesłanie tej petycji do komisji terytorjalnej.

J. E. hr. Marszałek. Kto się z tem zgadza, zechce rękę podnieść (większość). Wniosek przyjęty.

Sekretarz p. Abrahamowicz (czyta):

195. Przerośl gmina przez p. Antoniewicza o zaponogę dla parocha swego ks. Dyonizego Bura-
czyńskiego pożarem zniszczonego.

P. Antoniewicz. Proszu o hołos.

J. E. hr. Marszałek. P. Antoniewicz ma głos.

P. Antoniewicz. Wnoszu widosłanie toj pe-
tycji do komisji budżetowej.

J. E. hr. Marszałek. Kto się z tym wnio-
skem zgadza, raczy rękę podnieść (większość). Jest
przyjęty.

Sekr. p. Abrahamowicz (czyta):

196. Krasieki Edmund przez p. Skrzyńskiego
o wyjednanie, ażeby c. k. żandarmerya przy patro-
lowaniu każdą w nocy jadącą z drzewem furę przy-
trzymała i legalne pochodzenie drzewa skonsta-
towała.

P. Józef Jasiński. Proszę o głos.

J. E. hr. Marszałek. P. Jasiński ma głos.

P. Józef Jasiński. Wnoszę odesłanie tej
petycji do komisji administracyjnej.

J. E. hr. Marszałek. Kto się z tym wnio-
skem zgadza raczy rękę podnieść (większość).
Jest przyjęty.

Sekr. p. Abrahamowicz (czyta):

197. Leżanówka gmina przez p. Koziębrodz-
kiego o pozostawienie c. k. Sądu powiat. w Grzy-
małowie.

P. Józef Jasiński. Proszę o głos.

J. E. hr. Marszałek. P. Jasiński ma głos.

P. Józef Jasiński. Wnoszę odesłanie tej pe-
tycji do komisji terytorjalnej.

J. E. hr. Marszałek. Kto jest za tym wnio-
skem, zechce rękę podnieść (większość). Jest
przyjęty.

Sekretarz p. Abrahamowicz (czyta):

198. Bilitówka gmina przez p. Koziębrodzkiego
o pozostawienie c. k. Sądu w Grzymałowie.

P. hr. Koziębrodzki. Proszę o głos.

J. E. hr. Marszałek. P. Koziębrodzki ma
głos.

P. hr. Koziębrodzki. Wnoszę odesłanie tej
petycji do komisji terytorjalnej.

J. E. hr. Marszałek. Kto jest za tym
wnioskiem, zechce rękę podnieść (większość). Jest
przyjęty.

Sekretarz p. Abrahamowicz (czyta):

199. Lis Anna, wdowa po nauczycielu, przez
ks. Pawlikowa o jednorazową zapomogę i umie-
szczenie najstarszego syna w jakim instytucie.

200. Jodłowa gmina przez p. Garbaczynskiego
o udzielenie prawa poboru myta mostowego na dro-
dze Jodłowsko-Rygielskiej i Jodłowsko-Dębowskiej.

P. Garbaczynski. Proszę o głos.

J. Ex. hr. Marszałek. P. Garbaczynski ma
głos.

P. Garbaczynski. Wnoszę odesłanie tej pe-
tycji do komisji drogowej.

P. Józef Jasiński. Proszę o głos.

J. E. hr. Marszałek. Jasiński ma głos.

P. Józef Jasiński. Do tego wniosku stawiam
poprawkę, aby petycja ta była odesłana do Wy-
działu krajowego jako komisji sejmowej.

J. E. hr. Marszałek. Czy zgadza się p.
Garbaczynski?

P. Garbaczynski. Zgadzam się z tem.

J. E. hr. Marszałek. Więc kto jest za odesłaniem tej petycji do Wydziału krajowego, zechce rękę podnieść (większość). Jest przyjęty.

Sekretarz p. Abrahamowicz (czyta):

201. Ilnicki Melchior przez p. Apol. Jaworskiego o wliczenie lat w służbie państwowej spędzonych do lat służby nauczycielskiej i o przyznanie dodatku pięcioletniego.

P. Apol. Jaworski. Proszę o głos.

J. E. hr. Marszałek. P. Jaworski ma głos.

P. Apol. Jaworski. Wnoszę odesłanie tej petycji do komisji edukacyjnej.

J. E. hr. Marszałek. Kto się z tym wnioskiem zgadza, zechce rękę podnieść (większość). Jest przyjęty.

202. Jordan Salomea przez p. ks. Chełmeckiego o subwencję na wydawnictwo pisma „Włóścianin i Zagroda“.

203. Wydział Towarzystwa „Sokół“ przez p. Czerkawskiego o przywrócenie dawniej pobieranej subwencji w kwocie 1000 złr.

P. Józef Jasiński. Proszę o głos.

J. E. hr. Marszałek. P. Jasiński ma głos.

P. Józef Jasiński. Wnoszę odesłanie tej petycji do komisji budżetowej.

J. E. hr. Marszałek. Kto się z tem zgadza, rączy rękę podnieść (większość). Jest przyjęty.

Sekr. p. Abrahamowicz (czyta):

204. Kraków gmina przez p. Weigla o założenie domu pracy w Krakowie.

P. Weigel. Proszę o głos.

J. E. hr. Marszałek. P. Weigel.

P. Weigel. Proszę o odesłanie tej petycji do komisji administracyjnej.

J. E. hr. Marszałek. Kto się z tem zgadza, rączy rękę podnieść (większość). Wniosek przyjęty.

Sekretarz p. Abrahamowicz (czyta):

205. Zarząd Muzeum narodowego w Rapperswyl przez p. Weigla o materyalną i moralną pomoc na urządzenie nie ustającej wystawy artystycznej i rolniczo-przemysłowej.

P. Weigel. Proszę o głos.

J. E. hr. Marszałek. P. Weigel ma głos.

P. Weigel. Wnoszę odesłanie tej petycji do komisji petycyjnej.

J. E. hr. Marszałek. To samo z siebie się rozumie. Inne petycje będą odesłane do komisji petycyjnej.

Przystępujemy do porządku dziennego. Na pierwszym miejscu jest dalszy ciąg rozpraw o wnioskach większości i mniejszości komisji drogowej pod względem projektu do ustawy drogowej.

Do głosu są zapisani pp. Cywiński, Gross, Baum, Krzeczunowicz, Skrzyński, Zybliekiewicz, Gniewosz, Kocyłowski, Jędrzejewski, Laskorz, Zakliński, Spławiński, Kuzara, Michalski, Kobylarz, Żołądz, Grocholski, Włodek, Szott.

P. Cywiński ma głos.

P. Cywiński. Nie będę rozwodził się nad dowodami, czy projekt większości, czy mniejszości komisji ma być wziętym pod obrady. Podnoszę w tym względzie mowy pp. Dunajewskiego, Reja, Męcińskiego i Wężyka i jestem przekonany, że jeżeli ci mówcy nie przekonali panów o zgubności ustawy proponowanej przez mniejszość, to i ja nie będę daremnie rozwodził się nad tem, co tamci mówcy tak wymownie wypowiedzieli, zasadniczo dowiódł p. Dunajewski, na cyfrach oparł p. Męciński, na praktyce p. Wężyk.

Jestem zupełnie przeciwnym wnioskowi mniejszości a w zasadzie jestem za wnioskiem większości. Wszelako jeżeli jestem za wnioskiem większości, to nie idzie za tem, abym nie widział w nim zasadniczych ujemności, o których teraz mówić będę. Zdawałoby się, że rzecz o szczegółach należy właściwie do specjalnej dyskusji, ale są zasadnicze poprawki, o których wedle mego zdania powinno się mówić przy ogólnej rozprawie, albowiem one zmieniają całą ustawę.

Przypominam panom, że dwa lata debatujemy nad tą sprawą; tamtego roku ta kwestya była przekazana komisji drogowej, która składała się z tych samych członków, co w tym roku, z wyjątkiem mnie, który miałem zaszczyt należeć zeszłego roku do niej. Jednym z zasadniczych punktów, które odróżniają tamtoroczny projekt od teraźniejszego, są §-fy 17 i 18 tej ustawy. Pozwola

mi panowie, że odczytam ustęp tamtorocznego sprawozdania większości komisji. (czyta):

Ważniejszą niezaprzeczenie jest druga zmiana, którą komisja drogowa w §-ie 17 projektu Wydziału krajowego co do sposobu uiszczania prestacyi dla dróg powiatowych wysokiemu Sejmowi proponuje. Według postanowień tego §-fu pozostawiona jest obowiązany wolność przestacy na nich przypadające albo odrobić, albo też czy to w całości czy częściowo od nich się wykupić.

Komisja drogowa wszakże kierowana przekonaniem, że roboty wykonać się mające w naturze i to w dość znacznem od siedziby obowiązanych oddaleniu, nie tylko dla tychże obowiązanych bardzo są uciążliwemi, ale za sobą pociągają i stratę czasu i marnowanie sił roboczych,

że rozdzielenie obowiązanych na odrabiających prestacye w naturze, a spłacających takowe gotówką, nie tylko kontrolę nad robotami utrudni, ale i odpowiedni potrzebom podział pracy uniemożliwi — że odwrotnie, przyjmując tylko jeden sposób uiszczenia prestacyi a to spłatę gotówką — nie tylko administracya się znacznie upojedynczy, ale wobec możliwości użycia skupionych środków bezzwłocznie tam, gdzie tego największa okaże się potrzeba, zarządy drogowe dopiero wtenczas sprężystą i skuteczną rozwinąć mogą działalność,

przyjęła w swym projekcie postanowienie, według którego prestacye stron konkurujących do dróg powiatowych tylko gotówką spłacone być mogą.

Uważam ten punkt za tak zasadniczy, że przyjęcie tego § fu całą ustawę zmieniać musi.

Przejdę tutaj z praktycznego zastosowania tej ustawy naprzód co do dróg powiatowych a potem co do dróg gminnych, i będę stawiał poprawki zasadnicze. Wyobraźmy sobie, iż ma się budować droga konkurencyjna według projektu większości oddalona o milę lub półtory mili. Robotnicy będą obowiązani przychodzić o godzinie 7, a jeżeli są oddaleni o 2 mili o 8 lub 9, nie jest jednak powiedziano, czy ten robotnik ma mieć lat 70 czy 10, czy 12 czy 50, nie jest dalej powiedziane, co on ma robić, jest powiedziane tylko w zasadzie, że on ma robić i że ma wyjść o godzinie 7-mej. Już co do czasu wychodzenia do roboty zachodzi trudność egzekucyi. Dozorujący będzie miał do czynienia z 200, 300 lub 500 robotnikami, każdego musi on oznaczyć, czy jest zdolny do roboty, musi uważać, w którym czasie każdy przyszedł, a wreszcie czy

każdy swoje robotę dobrze wykonał czy nie. Słowem prestacye te będą o tyle utrudnione, że dozór ich stanie się niemożliwym. Dozorujący będzie musiał w każdej gminie liczyć się z pojedynczymi robotnikami, co w praktyce będzie bardzo utrudnione i do przeprowadzenia nie możliwe. Dlatego też uwzględniając te przeszkody, tamtoroczna komisja powiada stanowczo, że co do dróg powiatowych powinny prestacye być obliczane w pieniądzu. Na tej podstawie można niezawodnie nadzwyczaj ułatwić całą administracyę. W takim razie bowiem będziemy mieli gotówkę, za którą można robić drogi powiatowe w drodze przedsiębiorstwa. Moja poprawka dąży do tego, aby praca obliczona była na pieniądze, według cennika, jaki rada powiatowa oznaczy. W takim razie mogą gminy brać hurtowną robotę na podstawie pojedynczych cyfr wykazanych w kosztorysie na swój własny rachunek. Wtenczas kontrola będzie bardzo ułatwiona, wtenczas każda gmina będzie obowiązana do pewnej hurtownej roboty i za tę będzie odpowiadała. I jak dziś, taki dozorca będzie miał do czynienia z 600 robotnikami, tak wtedy będzie miał do czynienia z 20 albo 15 gminami. To jest jedna z tych zasadniczych rzeczy, które mnie do tego usposabiają, że jeżeliby ten wniosek nie został uwzględniony, to musiałbym zaznaczyć moje głosowanie nad całą ustawą. Uważam te poprawki za tak zasadnicze, że musiałbym głosować przeciw całej ustawie, jeżeli nie będą przyjęte.

Co skłoniło dzisiejszą komisję do niepodjęcia tego, to nie wiem, a może i wiem, ale tylko się domyślam. Otóż dla tego, że chcieli tę rzecz nieznanym sposobem w ustawę włożyć, chcieli powiedzieć, że jeżeli ta robotą nie będzie uskuteczniłą dokładnie i dobrze, wtenczas wolno jest żądać od tego, który nie zrobił dokładnie, prestacyi pieniężnej. Znow ta sama manipulacya; kto będzie sądził, czy dobrze zrobione, czy nie. Tutaj administracya będzie tak utrudnioną, że chociażby ta ustawa była najlepszą, ta okoliczność będzie przemawiała przeciw niej.

Mojem przemówieniem chciałbym zwrócić uwagę wys. Izby na tę okoliczność, że tylko hurtowne roboty są dobre, i że tylko z gminami można mieć do czynienia, a nie z pojedynczymi mieszkańcami. Na poparcie wniosku mego to powiem, że drogi konkurencyjne, które się robiły dotąd w całej wschodniej części Galicyi, także w ten sam sposób się robiły. W Husiatyńskim powiecie rozdzielono konkurencyjną drogę na pojedyncze kawałki i od-

stąpiono każdej gminie kawałek drogi do zrobienia, a w żadnym powiecie tak dokładnie nie zrobiono drogi, jak właśnie tam.

Przemawia więc i to za tem, że ta rzecz jest już w używaniu. Nie będzie to niebezpiecznem, jeżeli powiemy, że się ma obliczać w zasadzie robocizna w gotówce, ponieważ zostawiamy z drugiej strony gminom możność hurtownie przyjąć na siebie roboty i jeżeli tylko nie będą chciały składać pieniędzy, to się w terminie oznaczonym z góry i nieprzekraczalnym zgłoszą, że te roboty hurtownie przyjmą.

Co dotąd mówiłem, tyczyło się dróg powiatowych, chciałbym jeszcze powiedzieć o drogach gminnych.

Ta sama okoliczność, która przemawia za drogami powiatowymi, te same przyczyny przemawiają za drogami gminnymi. Wszelako tutaj chciałbym, aby w zasadzie było powiedziane, że jak się przy drogach powiatowych pieniądze składa, tak tutaj ma być przyjęta zasada odrabiania w robociznie. Ale jeden paragraf nam mówi, że właściwie obszar dworski powinien kontrolować gminę; trzeba przeto, aby każdy obszar dworski miał osobnego oficjalistę do kontrolowania gminy. Nie chciałbym, aby na obszar dworski takie odium włożyć, ażeby był niejako delatorem gminy, również jak nie chciałbym, aby gmina była delatorem wobec dworu, i dlatego znów chciałbym, aby tutaj hurtownie roboty były wykonywane. Przypuśćmy, że całość robocizny na obszarze dworskim wynosi 50 dni ciągłych; przypuśćmy, że w gminie na tej samej podstawie prestacyjnej robocizna wynosi 110 dni ciągłych i 300 dni pieszych przypuśćmy dalej, że wartość jednego dnia ciągłego jest 1 zł. a pieszego 30 cent—przyjdziemy do cyfr z jednej strony 50 zł. z drugiej zaś 200 złr. czyli w stosunku jak 1 do 4. Wydzielenie zatem całej przestrzeni dróg gminnych do utrzymania dworowi i gminie przeznaczonych, nastąpi w stosunku jak 1 od 4 — czyli jedna czwarta części przypadłaby w udziale dworowi trzy czwarte części gminie.

Tym sposobem będzie administracja zupełnie ułatwioną. Jeżeli dwór nie zrobił swej części, to odpowiada dwór, a jeżeli gmina nie robi, to odpowiada gmina i administracja jest ułatwioną. Tymczasem powiedziane jest w tej ustawie, że obszar dworski i gmina odpowiada. Nasuwa się zatem

pytanie czy odpowiadają razem, czy specjalnie każde z osobna?

Kto z tych dwóch przewinił znowu może być kwestya, obszar dworski może powiedzieć, ja chciałem dać prestacyę, ale gmina nie chciała, gmina vice versa powie, ja chciałem dać, ale obszar dworski nie chciał. Nareszcie okoliczność, w jakiej proporcji do każdej pojedynczej roboty prestacyę dawać ma gmina i obszar dworski? Gmina powie, niech obszar dworski pierwszej ekspensuje swą powinność, a obszar dworski, niech gmina pierwszej, a ja potem robić będę.

Ja lubię ustawę, która jest jasną i krótką i która na żadną zawilłość nie natrafia i dla tego pod tym względem będę stawiał zasadnicze poprawki co do repartycji robocizny na obszary dworskie i gminy w stosunku, w jakim jedne i drugie dostarczyć jej mają, a uważając poprawki te za zasadnicze czynię zawisłem moje głosowanie za lub przeciw ustawie, od przyjęcia lub odrzucenia onychże przez wysoką Izbę, dlatego tembardziej upraszam wysoką Izbę, żeby zechciała poprzeć ten mój wniosek, który do łaski marszałkowskiej składam. Brzmi on jak następuje (czyta poprawkę):

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

Odracza się dyskusya nad wnioskiem większości jak i mniejszości i poleca się teje, ażeby następujące zmiany poczyniła i wysokiej Izbie na tej sesji przedstawiła.

Z ogółu prestacji w okręgu konkurencyjnym przypada na drogę powiatową połowa, druga połowa tej prestacji ma być użyta na drogi gminne.

Robocizna prestacyjna dla dróg powiatowych powinna być spleciona gotówką według ceny oznaczonej przez Radę powiatową. Wszelako wolno gminie jako takiej w nieprzekraczalnym terminie przez Radę powiatową oznaczyć się mającym, podjąć się wykonania pojedynczych robót kosztorysowych po cenie w kosztorysie drogowym oznaczonej, a w takim razie odpowiada gmina jako przedsiębiorca za należyte wykonanie podjętych hurtownie robót.

To samo prawo z tymże samym obowiązkiem służy także obszarowi dworskiemu co do dostarczenia materiałów drzewnych w kosztorysie drogowym oznaczonych.

Za ściśle wypełnienie przyjętych obowiązków odpowiada wobec powiatu gmina i obszar dwor-

ski, a wobec gminy i obszaru dworskiego pojedyncze obowiązane osoby.

Za zgłoszeniem się gminy albo obszaru dworskiego Rada powiatowa wyznaczy tak gminie jak obszarowi dworskiemu do utrzymania część dróg gminnych, a to w takim stosunku, w jakim każde z nich do utrzymania tychże według nałożonych na nich niniejszą ustawą prestacyi jest obowiązany.

Polecam zatem te dwie zasadnicze poprawki do uwzględnienia wysokiemu Sejmowi i składam je do łaski marszałkowskiej.

J. E. hr. Marszałek. P. Cywiński wnosi poprawki do poszczególnych ustępów. Podam je do poparcia później, jeżeli wniosek większości przyjmie pod obrady.

P. Zyblikiewicz ma głos.

P. Zyblikiewicz. Nie wiem, czy jest który jeszcze z szanownych panów posłów w tem samem położeniu co ja, żeby pragnąc, aby ustawa drogowa już raz do skutku przyszła, był jednak w tej kolizyi, że gdyby miała podstawę główną, jednego albo drugiego projektu utrzymać się, musiałbym przeciw jednemu i drugiemu głosować, a to z powodów następujących.

Wszystko, co tu słyszałem i co zarzucano projektowi większości, chociaż nie w zupełności ma swoją podstawę. Żądać i wymierzać prestacye na podstawie bydła, zdaje mi się, jest to zasadą nie dość słuszną, nie dość sprawiedliwą; raz niesłuszną i niesprawiedliwą względem samych właścicieli i względem obszarów dworskich, a powtóre niesłuszną i niesprawiedliwą względem właścicieli dworów w stosunku do gmin i względem gmin w stosunku do dworów; i tak n. p. w okolicach górskich gdzie obszary dworskie trzymają bardzo mało pociągów, a znam majątki takie, przynajmniej w sandomierskiem, gdzie ich całkiem niema; tam obszar dworski na drogi powiatowe i gminne niczegoby nie dostarczał podług projektu większości; inny zaś właściciel w innych okolicach, które mają doskonałe gospodarstwa, a więc właściciel bardzo wiele pociągów utrzymywać musi, ten za to, że jest dobrym, gorliwym i pracowitym gospodarzem, musiałby ponosić większe ciężary, aniżeli inny jego sąsiad niedbały.

Otóż jeden obszar dworski wychodziłby bez ciężaru, a na drugi obszar dworski byłyby nakładane bardzo wielkie ciężary. Teraz proszę panów

zastosujcie jeden i drugi stosunek obszarów do odpowiednich gmin; tam gdzie dwór nie potrzebuje trzymać pociągów i zaprzęgów, tam gmina musiałaby odrabiać wszystko; tam zaś, gdzie dwór trzyma bardzo wiele zaprzęgów, gminy mogłyby daleko lepiej na tem wyjść; więc dość to jedno przytoczyć aby pokazać, że podstawa nie jest słuszną, a coś dopiero wtedy, gdyby trzeba rozpocząć konskrypcyę. Nie lubię powtórzeń, zwłaszcza w dyskusyi, która drugi dzień zajmuje, więc nie będę tego wszystkiego ponawiał, co w tej mierze powiedziano; ale bądź co bądź konskrypcya jest to środek mozolny, kosztowny, a przytem niesłychanie wstrętny.

Co się tyczy projektu mniejszości, ten nie tylko nie może służyć za podstawę do dyskusyi ale nie kwalifikuje się nawet do poprawki, pomimo tego, że zasada jego jest sprawiedliwą, jest słuszną. Że za podstawę żądania i wymiaru prestacyi powinny służyć podatki; na to się zgadzam. Lecz w czem chybia projekt mniejszości — oto w tem, że żąda, jak się bardzo słusznie wczoraj tu wyrażono, od ludności tego, czego ona nie ma, to jest pieniędzy, a marnuje to co w wielkiej ilości posiadamy, to jest pracę i ręce. Żąda on prestacyi w gotówce, a nie żąda w naturze.

Inne zarzuty, które poczyniono z tego tytułu projektowi mniejszości, znajdują także uzasadnienie, bo rzeczywiście dwory z gromadami gdyby się zgodziły, jakby przyszło do płacenia, zgoła by nie płaciły; jak również to, że gdyby rzeczywiście składano w gotowiźnie potrzebne prestacye, cena robocizny mogłaby niesłychanie podrożeć.

Zdaje mi się jednakże, że temu wszystkiemu zapobiedz łatwo, oto należy przyjąć za zasadę żądań i wymiaru prestacyi podatki bezpośrednie, jednakże nie żądać tych prestacyj w pieniądzu, tylko żądać tak jak chce projekt większości, żądać nie od bydła pociągowego, ale od podatków w naturze (pojedyncze głosy brawo!) z wolnością, a w niektórych razach z koniecznością pewnej rewizyi. Bardzo pojmuję, że i to postanowienie nie dotyka wszystkich, że znajdzie się bardzo wielu mieszkańców, którzy nie płacą żadnych podatków bezpośrednich i wyszliby znowu bez wszelkich ciężarów. Na to jest także sposób, niech ustawa orzecze, że ci którzy nie płacą żadnego podatku bezpośredniego a mają jednak bydło pociągowe, pociągani będą także do wspólnej konkurencyi na tej podstawie, i że dostarczać mają prestacyi w naturze z wolnością a w danych razach nawet z koniecznością

ścią pewnej relucyi. Prawda i to że ani podatek ani posiadanie bydła pociągowego mogą nie wystarczyć i jeszcze ktoś może być niepociągnięty do współudziału, ale przecież na to są sposoby, można wymyśleć jeszcze coś, na co przyznam się mnie nie stać, lecz ludzie praktyczni, zasiadający w komisji mogliby to wymyśleć, aby każdy i każdy zarówno był pociągnięty do ponoszenia tych ciężarów. Nie będę tedy wysokiej Izby nużył, tylko odczytam wnioszek, prosząc, aby go postawiła do głosowania jeszcze w dyskusji generalnej nad projektem większości. Wyraźnie powiadam nad projektem większości, bo projektu mniejszości poprawić nie podobna, jest on zanadto radykalny, i nie ma tej zwężłości, tego systemu, jakiego ustawa potrzebuje, a jakkolwiek w projekcie większości jest przyjęta inna zasada, da się jednak projekt ten odpowiednio przerobić i dla tego za podstawę wziętym być może. Wniosek mój brzmi (czyta):

Wysoki Sejm uchwali:

Projekt większości zwraca się komisji drogowej dla przerobienia go w następującym kierunku:

1. Podstawą do żądania i wymiaru prestacyi mają być podatki bezpośrednie.

2. Prestacje żądane być mają w naturze z wolnością reluowania ich na pieniądze.

3. Mieszkańcy nie płacący podatków bezpośrednich pociągani być mają do prestacyi na podstawie bydła pociągowego.

(Mówi). Nie redagowałem tu ustawy, nie wymieniam tu wszystkich punktów a mianowicie może byłby potrzebny 4. punkt na podstawie którego możnaby pociągnąć tych, którzy nie będą dotknięci ani z powodu opłacania podatków, ani z powodu bydła pociągowego. Zostawiam tę rzecz komisji, która się tem przerobieniem zajmie. Mówiąc że wolno prestacje reluować, zostawiam także komisji, o ile mają być reluowane a ile trzeba, by koniecznie w naturze były żądane i w jaki sposób należy cenę relucyi oznaczyć. To wszystko w jednym i drugim projekcie się znajduje, dlatego w następnej dyskusji zastrzegam się od zarzutów, jakoby nie wyczerpał wszystkiego, wiem że nie wyczerpuję, ale teraz wśród dyskusji żądam tylko, aby projekt większości był zwrócony do komisji na tych podstawach, które wypowiedziałem.

Sekr. p. Jasiński (czyta):

Wysoki Sejm uchwali:

Projekt większości zwraca się komisji drogowej dla przerobienia go w następującym kierunku.

1. Podstawą do żądania i wymiaru prestacyi, mają być podatki bezpośrednie.

2. Prestacje żądane być mają w naturze z wolnością reluowania ich na pieniądze.

3. Mieszkańcy nie płacący podatków bezpośrednich, pociągani być mają do prestacyi na podstawie bydła pociągowego.

J. E. hr. Marszałek. Kto tę poprawkę popiera, raczy wstać (wstaje dostateczna liczba posłów). Jest poparta.

P. Gross ma głos.

P. Gross. W dwóch głównych zasadach różni się według mego zdania wniosek mniejszości od wniosku większości. Według pierwszej z tych zasad mniejszość nie chce dróg krajowych.

Kilka głosów. Tego nie ma we wniosku mniejszości.

J. E. hr. Marszałek. Proszę panów nie przerywać.

P. Gross. Ja się stosuję do tego, co nam oddano jako wniosek mniejszości, a zatem oświadczam ponownie, że według mego zdania różni się wniosek mniejszości od wniosku większości w dwóch zasadach. Pierwszą z tych zasad jest, aby nadal nie była już żadna droga krajowa budowaną, a natomiast, aby z funduszków dotąd na drogi krajowe płynących były budowane tylko drogi powiatowe.

Druga z tych zasad odnosi się do sposobu prestacyi, czyli do podziału powinności dla utrzymywania i budowania dróg pomiędzy pojedynczych obowiązanych. Jest wprawdzie jeszcze trzecia zasada przyjęta we wniosku większości, zasada tworzenia dróg konkurencyjnych, która również we wniosku mniejszości nie istnieje, jednak, jeżeli zważę z drugiej strony, że mniejszość dąży do tak znacznego podwyższenia ilości dróg powiatowych, to różnica powyższa odpada, gdyż w takim razie nowo budowane drogi powiatowe mogą zastąpić owe drogi konkurencyjne, których się większość w swoim wniosku domaga.

Będę więc mówił wyłącznie o tych dwóch pierwszych, zdanie większości od zdania mniejszości od różniących zasadach, a więc najpierw o zasadzie według której budowa dróg krajowych miałaby być

na dal zaniechaną, a drogi te zastąpione drogami powiatowemi. Muszę oświadczyć, że zasada ta istnieje także przeważnie w innych prowincjach monarchii austriackiej, i muszę się przyznać, że samej tej zasadzie nie sprzeciwiałbym się wcale, ale silnie sprzeciwić się muszę motywowaniu, jakiego użyła mniejszość w poparciu swego twierdzenia, a po drugie zaprzeczyć muszę, by zastosowanie tej zasady przy teraźniejszych stosunkach było korzystnem a a nawet możebnem dla kraju naszego. Mniejszość komisji, nie wiem z jakiego powodu, nie wiem nawet jakiego użyć parlamentarnego wyrazu, dla oznaczenia tej czynności, użyję zatem najłagodniejszego aki mi się nasuwa, przestraszyła się dawniejszego motywowania, które pierwotnie z całą śmiałością wniosła była w komisji drogowej, lecz w niniejszem sprawozdaniu o podobnych motywach nie śmiała już wspomnieć (brawa).

Ja jednak muszę głośno i publicznie nacechować te dowody przedłożone nam w komisji drogowej, ponieważ w skutek tego znaczna część posłów w fałsz była wprowadzoną, tak dalece, że chciała Sejm opuścić, aby nie być świadkiem tego, że Wydział krajowy marnuje grosz publiczny; a nieprzyjaźne nam dzienniki niemieckie rozpiswały się głośno o kradzieżach Wydziału krajowego, bo tak tylko tłumaczyć można to, co „Presse“ pisze, jeżeli powiada: „6 milionów dano nam na drogi, ani mili nie zbudowano a pieniędzy nie ma.“ Więc pozwolicie panowie, że ja o tych motywach, o tej argumentacji szanownej mniejszości w komisji drogowej tutaj wspomnieć muszę, jeżeli już nie dla was Panowie, którzy ze stanem rzeczy zanadto dobrze jesteście obznajomieni, to pozwolicie, ażebym przez okna te mówił do kraju i pod sąd jego oddał uczynione zarzuty (brawo). Mam przed sobą skrypt, który był przedłożony komisji, przez szanowną mniejszość jako jedyna podstawa całej jej argumentacji i która miała wykazać, że wykonana przez Wydział krajowy budowa każdej mili dróg krajowych kosztowała w przecięciu 122.970 złr.

Rozpatrzmy się jednak, na jakich podstawach rachunek ten był przeprowadzonym. Najprzód na podstawie sum preliminarzowych, nie zaś rzeczywiście wydanych. Pozwolicie panowie, ażebym doniosłość tego przypuszczenia i jego konsekwencje w pojedynczym praktycznym przykładzie wykazał. Buduję dom, kosztorys wykazuje potrzebę 20 tysięcy złr. W pierwszym roku stosunki są nieprzyjaźne,

dom nie może być w całości skończonym. Rządca wydaje tylko 5 tysięcy złr. według rachunków zamkniętych, lecz na tem oczywiście poprzestać nie można w roku przyszłym, zatem przeznaczam do dokończenia budynku potrzebną resztę 15 tysięcy, i rzeczywiście budynek z końcem następnego roku ukończono. Według zamknięć rachunkowych kosztuje budynek 20 tysięcy, licząc według preliminarza musiałbym tak wnioskować. W 1szym roku preliminarzowałem 20,000 złr., w drugim roku 15,000 złr., budynek zatem kosztuje 35,000 złr.

P. Józef Jasiński. (Słuchajcie). Otóż to jest ten sposób rachowania, jakiego użyła mniejszość w swoim przedstawieniu; ale nie wiem, dla czego szanowna mniejszość jeszcze dalej nie poszła w swoim rachunku. Jeżeli bowiem pozwolę sobie jak ona wziąć za podstawę obliczenia preliminarzowe kwoty, to jej wykażę, że jedna mila drogi oczywiście przez Wydział krajowy budowana kosztowała 320,000 złr. Rezonuje tak, w r. 1874 preliminarzowano na drogi 816 tysięcy; wydatki na konserwację gotowych dróg i kosztu administracyjne wynoszą 416,000 złr.; otóż zostaje 400,000, a ponieważ w dalszym ciągu sprawozdania szanowna mniejszość wykazała, że w 1874 r. wybudowano tylko jedną milę i $\frac{1}{4}$ część, więc według matematyki mniejszości kosztowała budowa 1 i $\frac{1}{4}$ mili 400,000 złr. czyli jedna mila 320,000 złr.

Wydaje się to panom niewątpliwie jako czyste absurdum, lecz razi ono li dla tego, że Wam w większych liczbach rzecz przedstawiłem, ale co do rzeczy nie różni się ona bynajmniej od rezonowania szanownej mniejszości i jedną z nią ma cechę, bo co się tyczy jakości, wszystkie absurda są sobie równe (brawo).

W rachunku przedłożonym przez mniejszość komisji, są prócz tego pewne czysto matematyczne niedokładności i uchybienia. I tak, obliczywszy preliminarzową sumę, zamiast odjąć od nich dochód z myt, bo przecież te koniecznie operacji odciągania podlegają, szanowna mniejszość uznała za stosowne, dodać tę cyfrę do sum preliminarzowych. Nie dziwno więc, że wobec takich studyów matematycznych, rzeczywiście odpowiednie tym studyom musiały wypaść cyfry (wesołość). Lecz mniejszość nie zadowolniła się przedstawiając swoje matematyczne dziwactwa tylko w komisji, lecz miała odwagę także i tu. na tej arenie, gdzie krytyka jest wolną, gdzie każdy głos dostaje się do wiadomości kraju a nawet zagranicy, i tutaj miała mniejszość

odwagę wystąpić z tym samym przez nią wynalezionym rachunkiem, który najlepiej oznaczyć by można jako calcul d'improbabilité czyli rachunek z nieprawdopodobnymi liczbami, a że są po największej części nieprawdopodobne liczby, na których szanowna mniejszość cały swój rachunek opiera, to Panom ze sprawozdania tejże mniejszości dosadnie wykażę. Nie będę już mówił o tem przypuszczeniu które w rachunku nieprawdopodobieństwa tak dobrze się da zużytkować to jest, że dotychczasowy wydatek na drogi krajowe przeciętnie 15 ct. od 1 złr. opłacanego podatku wyczerpuje. Rzeczą tę wyjaśnił dobitnie referent Wydziału krajowego i wykazał, że dotąd 7 tylko centów podatkowych od stu wystarczy a to na utrzymanie i budowę dróg krajowych, a zatem o tem nieprawdopodobnem przypuszczeniu już wspominać nie będę. Ale idźmy dalej. Szanowna mniejszość taki sobie na przyszłość ułożyła plan gospodarstwa drogowego, 6 centów powiada ona dawać na rzecz funduszu krajowego, to jest dla utrzymania dotychczas istniejących dróg krajowych i na subwencję dla dróg gminnych, a 10 centów od 1 złr. podatku będziemy płacili na drogi powiatowe, i może na podstawie swego rachunku nieprawdopodobieństwa przychodzi do tego nadzwyczajnego rezultatu, że przy tych samych opłatach bite gościńce w takiej ilości będą wydawane krajowi rocznie, że 24 mil nowych dróg bitych przybędzie.

Przypatrzmy się bliżej tym przypuszczeniom. Otóż najprzód twierdzi sprawozdanie mniejszości, że 6 centowy dodatek do podatków wystarczy na utrzymanie dróg krajowych i subwencyonowanie dróg gminnych i z uzyskanej z tego dodatku sumy przeznacza, oto 415,200 złr. na utrzymanie dróg krajowych, na subwencję zaś 84,800 złr. Z tego wypada dalej, że na utrzymanie jednej mili wypadnie przeciętnie 2400 złr., ta liczba bowiem mnożona ilością mil wybudowanych dotąd dróg krajowych da zapreliminowaną sumę 415.200 złr. Lecz niechaj mi wolno będzie zapytać, dla czego szanowna mniejszość nie raczyła uwzględnić tej drobnej okoliczności, że droga nie obejdzie się bez nadzoru i bez inteligentnego kierownictwa droga nie powstanie, chociażby na niej te 2400 złr. ciągle leżały (wesołość). Gdzież pytam się są kosztą administracji Wydziału krajowego, czem będą opłacani inżynierowie i służba drogowa, która nadzorować musi już nie tylko drogi istniejące krajowe, lecz i budowę tych licznych dróg powiatowych, o jakich szanowna mniejszość marzy, bo i ten nadzór według

jej sprawozdania ma przypaść Wydziałowi krajowemu.

(J. E. hr. Marszałek opuszcza krzesło prezydialne, które zajmuje Wicemarszałek ks. biskup Stupnicki.)

Lecz może dla tego o kosztach administracyjnych szanowna mniejszość nie wspomina, ponieważ mniemała, iż te 2400 złr. powinny wystarczyć także na pokrycie wszystkich kosztów administracyjnych, lecz w takim razie powinna była mniejszość z większą nieco dokładnością obok kosztów administracji zbadać zwykłe koszty utrzymania i budowy dróg. W takim razie byłaby się przekonała, że przeciętnie w kraju naszym kosztuje 17 złr. sążeń kamienia.

Jeżeli panowie przyjmiecie, że jedna przyzma kamieni rokrocznie dana wystarczy na utrzymanie 10 sążni drogi, co przecież każdy obznajmiony z budową dróg zaneguje, i tylko wtenczas za możliwe znna, jeżeli się co parę lat cały pokład kamienny odnawia, to wzięwszy mniej jako skromną podstawę konserwacji, kamień sam będzie kosztował na milę 1700 złr. A gdzież jest proszę panów, poprawa mostów, gdzie są oczyszczenia rowów i bankietów, zgartywanie śniegu; 2400 złr. nie mogą zatem na żaden sposób wystarczyć do opłacenia tej administracji, której kosztą przez szanowną mniejszość zupełnie zostały pominięte. Ale naturalnie trzeba było tak rachunek postawić, aby tenże odpowiadał zamierzonemu wnioskowi nie zaś rzecz w istocie stanowi rzeczy. Za tą zasadą idąc powiada dalej szanowna mniejszość w swem sprawozdaniu: na utrzymanie dróg krajowych potrzeba 385 tysięcy złr. co wynosi mniej więcej 5½ centa od 1 złr. podatku, my zaś nawet tak szczodrzy jesteśmy, że zezwalamy na ten cel 6 cnt. dodatkowych. Otóż pozwoliłem sobie ten rachunek procentowy sprawdzić. I cóż się pokazało? Podatki bezpośrednie w kraju naszym wynoszą — tak mniejszość na następnej stronie swego sprawozdania, oczywiście również mylnie podaje 6 miljonów, zestawivszy te dwie liczby według stosunku procentowego, okaże się, że na ten cel potrzeba 6¼₁₀ dodatku. Braknie więc zawsze ¼₁₀%, podczas gdy większość twierdzi, że 6 procent potrzebę przewyższa, ja zaś ośmielę się szanowną mniejszość zapewnić, że i z dalszym dodatkiem 3% jeszcze nie wystarczy. (Wesołość).

Przechodzę teraz do zaprojektowanej budowy

dróg powiatowych; Sprawozdanie powiada 6% damy na drogi krajowe, a 10% damy na drogi powiatowe.

10% od 6 milionów czyni 600 tysięcy, więc na jeden powiat wypadnie przeciętnie 8 do 10 tysięcy. Ja podzieliłem także 6 milionów przez 74 i znalazłem, iż według zwykłego rachunku wypadnie na jeden powiat przeciętnie tylko 8108 złr. W jaki sposób szanowna mniejszość do 10 tysięcy dojdzie, niech raczy ten rzadki środek podać do publicznej wiadomości, bo tego nikt nie pojmie. Ale przypuściwszy nawet, że teraz wydajemy wprzecieciu 15 ct. od 1 złr. podatku, chociaż ta cyfra tylko 7 ct. czyni, przypuściwszy, że nadal dodatkiem 16 ct. rocznie, jak to szanowna mniejszość obiecuje 24 mil gościńca bitego budować się będzie, to jednak nie pojmuję śmiałości, z jaką szanowna mniejszość w sprawozdaniu swem światu ogłasza, że wszysko to stanie się bez nakładów nowych podatków, co znowu opiera się na tej matematycznej prawdzie, że 15 równe są 16 a jeden % dodatku do podatku to nie, to zero.

Dziwić się trzeba zaiste panowie, iż z podobnemi datami można było przyjść przed wys. Izbę, że można było dowolnie zestawione, pobieżnie pochwytańskie liczby wziąć za podstawę wniosku, i żądać od Wys. Sejmu, aby uchwalił to, co by się pokazało w najbliższym czasie jako zupełnie fałszywe, a w zastosowaniu swem dla kraju zgubne.

Już z tego względu panowie, nigdybym nie wotował za wnioskiem mniejszości.

Wykazawszy panom powody, dla których nie zgadzam się z motywami w sprawozdaniu mniejszości przytoczonymi; wykazawszy środki, jakimi się mniejszość posługiwała przy uzasadnieniu swego wniosku, przechodzę do drugiego mego twierdzenia, to jest, że wniosek mniejszości nie byłby na czasie, nie byłby pożytecznym dla kraju naszego. Z zasadą, aby drogi powiatowe wśród komunikacji krajowych w pierwszym rzędzie stanęły, i kiedyś drogi krajowe zastąpiły, zgadzam się i nie mogę zaprzeczyć tej zasady, ponieważ sam, będąc jeszcze członkiem Wydziału krajowego, ośmieliłem się panom pierwszy przedstawić projekt ekskamerowania 20 mil dróg krajowych, czyli przeniesienia ich w kategorię dróg powiatowych, a uczyniłem to w tem przekonaniu, że kraj w pierwszym rzędzie powołany jest do ponoszenia kosztów budowy nowych dróg, że zaś dalsze ich utrzymanie na powiatach ciężać

powinno, gdyż najwięcej z dróg korzystają te powiaty, przez które one przechodzą. Tem powolnem ekskameroowaniem, a ciąglem budowaniem nowych dróg zdawało się Wydziałowi krajowemu, (nie wchodzić w to, czy to zdanie było dobre czy mylne), że dojdzie do posiadania najwyższej możebnej ilości dobrych dróg bitych. Muszę panom oświadczyć, że jak wtenczas tak i dziś warunkowo tylko zgadzałem się na tę zasadę, bo nie podzielałem zdania mniejszości, że nam tak robić wypada, ponieważ w innych prowincjach anstryjackich jak n. p. w Styryi, Austrii Wyższej i Niższej, Karyntyi itp. tak się dzieje. Prawda: ale któż może zapoznać różnicę między nami a temi prowincjami w stanie i w ilości dróg bitych w chwili, kiedy ustawa drogowa weszła w życie. Wszystkie drogi ważniejsze niemal były tam już szutrowane, żadnej drogi nie można było nazwać drogą krajową, bo wszystkie miały jedną i tę samą kwalifikację i przechodziły przez krótkie przestrzenie; niepodobnem więc było wyszukać jakiegokolwiek drogi, któraby obok liczniejszych jak u nas linii kolejowych, miała cechę krajowości. Zupełnie inaczej ma się rzecz u nas. Na obszernych przestrzeniach kraju naszego bardzo mało jest dróg bitych; są okolice, gdzie o tych drogach dla braku materiału prawie mowy być nie może. Więc jeżeli dziś zaprowadzimy drogi powiatowe, jeżeli rozdrobnimy je na pojedyncze części to uniemożliwimy sobie budowę dłuższe przestrzenie przecinających dróg bitych a tylko takie mogą się przyczynić do podniesienia handlu, który ostatecznie ma najgłówniejszą wartość wtenczas, jeżeli po za kraj wychodzi, nie zaś w kraju jak w kółku się obraca, który w dzisiejszych naszych stosunkach tylko wtenczas do zamożności kraju się przyczynia, kiedy jest eksportowym. I zapytajmy czy nie właściwiej oceni naturę takich dróg centralny zarząd autonomiczny, niż pojedyncze powiaty których lokalne interesa często sprzeczne są z interesami ościenych powiatów.

Póki nie będziemy mieć więcej dróg o jakich dopiero co wspominałem, dopóty też o wyłącznem budowaniu dróg drugorzędnych jako mniejszość zamierza, pod żadnym warunkiem mowy być nie może.

Z tych powodów panowie, przeciwny jestem zasadzie postawionej przez mniejszość komisji w jej wniosku. Druga zasada, którą mniejszość głosi, tyczy się podziału prestacji i tu przyjmuje ona jako podstawę podziału opłacany podatek wnioskując

z pominięciem wszelkich względów słuszności, że od tego brać wypada, który widocznie coś posiada a miarą tego ma być podatek. Ależ panowie zważcie, że twierdzenie to byłoby wtenczas dopiero prawdziwem, gdyby każdy posiadacz opłacający podatek był właścicielem całości tego majątku, od którego podatek opłaca.

Jeżeli zaś panowie, zechcecie uważać na rzeczywiste stosunki, na to co po największej części w naszym kraju istnieje, że prawie każdy majątek jest obdłużony, że zysk z tych posiadłości idzie do zupełnie innych właścicieli, którzy żadnego gruntowego podatku nie opłacają, a zatem od wszelkich prestacyi na drogi byłiby tem samem uwolnieni, to pytam się panów, czy podatek może być tą miarą zamożności i możliwości prestowania do potrzeb kraju (Głosy: bardzo dobrze!)

Chciejcie panowie wierzyć, że się nie uwodzę partykularyzmem, jeżeli przemawiam za właścicielami większych posiadłości, bo nie za nimi przemawiam ale za słusnością, która tak im jak i każdemu innemu powinna być równie wymierzona przez Sejm. (Brawo). Chciejcie panowie, zauważyć, że większa własność w ogóle opłaca jeden milion podatku, cały zaś podatek obszarów gmin wynosi trzy miliony. Jeżeli zechcecie panowie odtrącić podatki, które opłacają gminy, w których nie ma żadnych obszarów dworskich, to przyznacie, że stosunek ten zredukuje się jak 1 : 1½, czyli dwa do trzech. Otóż pytam się panów, któż miałby tę odwagę, aby powiedzieć ⅔ dróg jakie przez gminy przechodzą, na obszar dworski a ⅓ ma gmina utrzymywać. Czy możecie panowie sumiennie przystać na taki podział ciężarów. Czybyśmy mogli mówić o zasadzie słuszności, jeżelibyśmy od tego, który w porównaniu z gminą tak małemi siłami roboczymi dysponuje — od tego, który prócz równych z gminą ciężarów opłacać musi tejże gminie po kilka tysięcy złotych rocznie za robotę, który więc o tych kilka tysięcy złotych wyżej jest opodatkowany? Mnie się zdaje, że gdyby przyszło do ugód między pojedynczymi właścicielami obszarów dworskich a między gminami, wierząc mi panowie, żeby się żadna gmina nie znalazła, któraby przy tej żądzie od obszaru dworskiego tych ciężarów jakich na niego mniejszość komisji nakłada. (Brawo). Ale panowie nie dość, że zasada mniejszości nie słuszną jest, ona praktycznie rzecz biorąc jest nieekonomiczną. Szanowni posłowie Dunajewski i Rej najdokładniej tę rzecz wyjaśnili, że siła robocza

jest także źródłem majątku; a że jest źródłem majątku, to każdy z panów, który na wsi gospodaruje i te siły robocze znacznemi kapitałami okopuje, bardzo dobrze zrozumie. Proszę uważać tylko, ile tysięcy rocznie idzie z funduszu obszaru dworskiego do funduszu gminnego; więc robota jako taka powinna być także opodatkowana; i w jakiż sposób jest ta robota opodatkowana — niczem, bo ostatecznie dotychczasowe opodatkowania, któreby mogły robotę trafić, to jest, podatki konsumcyjne, od używania mięsa, wina i t. d. te u nas nie istnieją, bo włościanie tych opodatkowanych przedmiotów nie zużywają.

(J. E. hr. Marszałek zajmuje krzesło prezydalne.)

Pytam się, gdzie może być opodatkowanie sił roboczych słuszniejsze i więcej ekonomiczne, jeżeli nie na utrzymanie dróg, których każdy z równą dla siebie korzyścią używa. Mnie się zdaje panowie, że o słusznem zastosowaniu zasad ekonomicznych w projekcie mniejszości komisji mowy być nie może.

Ostatecznie przemawia przeciw zasadzie przez mniejszość przyjętej również i jej niepraktyczność, nie prowadzi ona do celu tylko go uniemożliwia. Bądźcie panowie pewni, że wiedzie ona albo do jednej ostateczności, już przez jednego tu z poprzednich mówców wzmiankowanej. „I ty nie będziesz płacił i ja płacić nie będę“, a więc do tego, że drogi się pogorszyć muszą, albo do drugiej to jest, że jedna i druga strona ogromne opłacać będzie ciężary. Nie ludźcie się panowie, jeżeli zostawicie nadzór wydziałom powiatowym i Wydziałowi krajowemu, to obowiązkiem władz tych będzie wspólnie z władzami politycznemi czuwać nad tem, ażeby drogi dobrze się utrzymywały, a utrzymywanie dobrych dróg nie tak gładko się odbędzie jak to mniejszość powiada, a z czego wynika tylko, że każdy z nas będzie zmuszony płacić na drogi 20 do 30 centów dodatku do podatków. Niechaj się mniejszość jeszcze raz zastanowi, czy wolno nam na obciążonych już nad siłę obywateli kraju takie nakładać ciężary.

Więc i praktycznej wykonalności wniosкови mniejszości przyznać pod żadnym względem nie mogę.

Przystępuję do końca. Ponieważ ani z jedną, ani z drugą zasadą postawioną przez szanowną mniejszość zgodzić się nie mogę — czyje się spowo-

dowany wniesć wniosek, a który dotąd przez nikogo postawionym nie był wniosek przejścia do porządku dziennego nad wnioskiem mniejszości. (Głośne brawa)

J. E. hr. Marszałek. P. Gniewosz ma głos.

P. Gniewosz. Przedmiotem dyskusji jeneralnej są dwa wnioski: wniosek większości i wniosek mniejszości. Nie zgadzam się na obydwie wnioski i musiałbym się zapisać przeciw obydwom; jednakże z tego nie wynika, abym pod wielu względami nie zgadzał się z głównymi zasadami większości. Obawiając się, że mogą być oba wnioski nie uchwalone przez wysoką Izbę, i że bylibyśmy w tem położeniu, iż znowu nieby się nie zrobiło w sprawie tak ważnej dla kraju, mam zamiar postawić wniosek, który zdąży do praktycznego rozwiązania tej sprawy. Twierdzono tutaj, że dotychczasowa ustawa jest tego rodzaju, iż się nie da wcale naprawić. Otóż tego zdania zupełnie nie podzielam i sądzę, że zamiast nowej ustawy, do jakiej zmierzają większość komisji, ustawy skomplikowanej, mającej za przedmiot środki, które nam są wstrętne, w skutek czego wzbudzają opozycje, najlepiej byłoby uchylić wszystkie jej wadliwości, poprawiając ją w myśl wniosków większości, bo tym sposobem najłatwiej zdążymy do celu. Powtarzam, że projekt większości w swoich zasadach zupełnie nie różni się od dotychczasowej ustawy, albowiem większość przyjmuje prestację w naturze, większość przyjmuje relucję tej prestacji na pieniądze, większość przyjmuje wreszcie dodatki do podatków w pewnym względzie, otóż te wszystkie zasady są w starej ustawie zawarte, albowiem §. 12 tej ustawy ma wyraźnie przyjęte do budowy dróg gminnych, osobiście do dróg gminnych, prestację w robociznie. Następny §. mówi, że wolno relucować te prestacje, nareszcie dalszy §. mówi, że w tym razie, gdyby na wydatki potrzebne nie starczył fundusz tej prestacji, może być rozkład na podatki przedsięwzięty. Dalej stawia projekt większości zasadę konkurencyi, otóż i dotychczasowa ustawa tę zasadę przyjęła. Ażeby wyjaśnić mniej więcej, jak można przejść do rozwiązania tej kwestyi, muszę cofnąć się do tego czasu, w którym ustawa obecnie obowiązująca została przez komisję administracyjną, której byłem członkiem, wysokiej Izbie jako projekt przedłożoną i przez Izbę przyjętą, a została przyjętą z jedną zmianą, która właśnie stanowi ten skrępuł, o który się wszystkie nasze dobre chęci rozbijają. Komisya wychodziła wtenczas z tej za-

sady, że ustawa konkurencyjna tylko na ten wypadek się stosuje, gdy ma nastąpić przymusowe zniewolenie tych, którzy są powołani do budowy dróg, gdyż główną podstawą ma być układ stron interesowanych. Ta zasada jest także zawarta w §. 7 co do dróg krajowych i powiatowych, albowiem wyraźnie powiedziano, że przed uchwaleniem ustawy o drogach krajowych, albo przed uchwaleniem budowy drogi w radzie powiatowej ma nastąpić rokowanie ze stronami interesowanymi. Kiedy komisya przystępowała do ułożenia projektu, znalazła stan zupełnie odmienny, t. j. sposób budowy dróg. Były to drogi budowane przez korporacje konkurencyjne. Jakkolwiek słuszną była zasada rozporządzenia z r. 1851, ażeby do budowy dróg ci się przyczyniali, którzy z nich korzystają — skutek jednak był taki, że wprowadzie powstawały drogi, wiadomo przecież, że w wielu miejscach utyskiwano na przeciążenie z powodu konkurencyi. Otóż komisya uważała wtenczas postanowienie zasady konkurencyjnej, że drogi mają być przez konkurencyę budowane, nie jako przymuszające postanowienie, lecz jako podanie pewnych wskazówek, w jakiej mierze ma być konkurencyja przeprowadzoną, i uważała, że nie usunie tych wadliwości, które były przy dawniejszym systemie inną drogą jak zostawiając, ciałom do tego powołanym, w danych wypadkach, szczególne zastosowanie się do stosunków okolic, w których budowa ma się przedsięwziąć i postanowienie względem przyciągnięcia także innych osób do konkurencyi. I tak widzimy w §. 11 zasadę, którą wysoka Izba zeszłego roku, przed uchwaleniem niektórych dróg jako krajowe zastosowała, zasadę, że w ustawie krajowej może być orzeczonem, czy i o ile powiaty albo gminy mają się przyczyniać do budowy dróg krajowych. To samo postanowienie znajdujemy także w §. 26 względem dróg powiatowych, gdzie także radzie powiatowej służy moc uchwalenia, czyli i o ile gminy mają się przyczyniać do budowy dróg. Sądzę, że te dwa ciała najstosowniej mogą zastosować tę zasadę konkurencyi i wtenczas najsprawiedliwszy rozdział może nastąpić. Komisya uznała także wtenczas tę zasadę, że w kraju ubogim, w kraju, gdzie kapitały po największej części są w rękach tych, którzy się miłują w papierach, gdzie zatem trudno ująć kapitalistów, aby się przyczyniali do budowy dróg, że w kraju tym ruch przemysłowy i handlowy nie jest tego rodzaju, ażeby łatwo było osiągnąć pieniądze na drogi.

Z drugiej znów strony nie ma pewności, że

można właśnie w tym czasie, kiedy najpotrzebniejsza jest robota, znaleźć robotnika w dostatecznej liczbie i to robotnika takiego, któryby obowiązki sumiennie wypełniał, więc pieniądź sam nie przyczyniłby się zupełnie do wybudowania potrzebnych dróg, ani do ich utrzymania, że zatem trzeba korzystać z tych środków, które są na razie pod ręką, t. j. z robocizny.

Najgłówniejszy nacisk w tej ustawie położono na drogi gminne. I w samej rzeczy są to najważniejsze środki komunikacyjne, osobliwie w kraju, gdzie jeszcze przemysł i handel nie jest rozwinięty, gdzie frekwencya po drogach nie odbywa się przez przedsiębiorców, tylko domowymi środkami transportu, takie budowanie dróg gminnych, któreby były w każdej porze do użytku, jest najważniejszym zadaniem. Wprawdzie tu w Izbie zaprzeczono, ażeby można brać analogie z innych krajów i w samej rzeczy żywe instytucje innych krajów nie dadzą się przenieść na kraje, z którymi się robi porównanie, jednakże doświadczenia powzięte w innych krajach mogą służyć za wskazówkę, jaką drogą należy dążyć do celu. Otóż powołuję się na dwa kraje, a mianowicie na Francję i na Anglię, gdzie właśnie — zwłaszcza w Anglii — prestacye do utrzymania dróg wzięte za podstawę, doprowadziły do tego rezultatu, że kraj jest zaopatrzony w środki komunikacyjne,

Dalej muszę także podnieść, że i w tamtych krajach zaczynano najprzód od utworzenia komunikacji najniższego rzędu, a potem w miarę potrzeby tworzone wyższorzędne. Więc i u nas trzeba przede wszystkim zwrócić uwagę na to, abyśmy mieli drogi gminne w jak najlepszym stanie. Otóż podstawą naszego ustroju administracyjnego w kraju jest ustawa gminna. Przyjęła ona tylko ten rodzaj dróg mianowicie ich budowanie i utrzymanie, jako stanowiący obowiązek gmin. Ta zasada właśnie jest i w teraźniejszej ustawie ściśle przeprowadzoną, jednakże gdy przyszło do zastosowania postanowień ustawy gminnej, natrafiiliśmy w komisji na przeszkody, — mianowicie na kwestye jak postąpić z obszarami dworskimi, które jako ciała równorzędne, pod względem autonomiczno-administracyjnym, ten sam miały obowiązek jak i gminy a jednakże, gdyby je podciągnięto pod ustawę gminną musiałyby wziąć na siebie cały ciężar utrzymania dróg w swych terytoryach. Zastanawialiśmy się nad stosunkami w różnych okolicach, i widzieliśmy w wielu częściach kraju największą niesłusność, że

albo gminy byłyby pokrzywdzone, albo obszary, bo drogi nie są tak prowadzone, aby zarówno dotyczyły jednych i drugich obszarów, tylko czasem częściowo, więc ciężar spoczywałby tylko po jednej stronie. Otóż tu uważano, że najlepszym wyjściem byłoby podobnie jak w innych krajach utworzenie pewnych związków, któreby wspólnie obowiązki drogowe wypełniały. Można by również podobne związki formować co do powiatowych dróg i ta zasada doprowadziłaby do dobrego rezultatu.

Najwięcej skarg przy teraźniejszej ustawie jest przeciw §. 12, w którym nie jest ten rozkład ciężarów prestacyjnych między obszarami dworskimi a gminami podług słuszności urządzony. Tu główny powód wszystkich skarg i właściwe zadanie, które Sejm już przez kilka lat usiłuje nadaremnie rozwiązać. Otóż sądzę, że rozwiązanie takie doprowadziłoby do pożądanego skutku, gdyby można wynaleźć pewien dzielnik, pewne pravidła, według którychby obowiązki budowy i utrzymania dróg między obszary i gminy podzielić można.

W ustawie teraźniejszej są także pewne usterki, które projekt większości usuwa, sądzę więc, że przyjęcie poprawek większości komisji w formie nowości do teraźniejszej ustawy, byłoby rzeczą najodpowiedniejszą. Usterki takie są w §. 3 albowiem dane tam jest prawo Wydziałom powiatowym uchwalania, które drogi mają być drogami powiatowymi a dalej dane jest radzie gminnej i obszarowi dworskiemu wspólne prawo uchwalenia, która droga ma być jako gminna budowaną — jednakże niema w całej ustawie nacisku, ażeby wtenczas, kiedy zachodzi konieczna potrzeba budowy drogi, ta uchwalona była powzięta, co projekt większości uzupełnia, dając co do dróg powiatowych moc uzupełnienia Sejmowi, a co do dróg gminnych radzie powiatowej.

Nareszcie niema w §. 9. teraźniejszej ustawy stanowczego orzeczenia, co się ma stać z drogami, które się zaniechają. Nakoniec w §. 18 jest tylko postanowienie, że do budowy nowych dróg powiatowych i gminnych, jeżeli one są ważne dla komunikacji i za nadto kosztowne, należy dawać wsparcie powiatom z funduszu krajowego a względnie gminom z funduszu powiatowego. Jednakże doświadczenie poucza, że rekonstrukcyja lub konserwacyja dróg w pewnych okolicach dla pewnych gmin jest tak uciążliwą, że nie może być przeprowadzoną własnym kosztem, jak tego dowodem liczne w tych sprawach do Sejmu wpływające petycje. Otóż są-

dzę, że i w tym kierunku poprawienie teraźniejszej ustawy byłoby odpowiednem — i tak poprawiwszy §.§. 3. 9. 13. i 18, teraźniejsza ustawa dałaby zupełną gwarancję, że drogi będą należycie budowane i utrzymywane. Zamierzam więc, jak zapowiedziałem, postawić osobny wniosek, zachodzą tylko niektóre wątpliwości w jakiej formie ma być ten wniosek postawiony. Statut krajowy bowiem powiada, że wniosek w pewnej sprawie, jeżeli raz został w Izbie odrzucony, nie może być na tej sesji w żadnej formie wznawiany, a zatem stawianie samoistnego wniosku po skończonej debacie i po głosowaniu — więc w chwili gdy już sprawa będzie rozstrzygnięta, a w razie gdyby moje obawy się ziściły, że żaden z wniosków komisji nie otrzyma większości nie byłoby już sposobu, ażeby tak naglącej potrzebie poprawienia ustawy drogowej w krótkim czasie można zadość uczynić. Nie masz więc innej drogi, jak idąc w ślad posła krakowskiego postawić wniosek odraczający i pozwalam sobie w następujący sposób go sformułować (czyta).

Wysoki Sejm raczy uchwalić!

Zwraca się komisji drogowej przedłożone przez nią wnioski z poleceniem, aby jak najspieszniej przedłożyła Sejmowi projekt do noweli uzupełniającej ustawę drogową z dnia 18 sierpnia 1866 Dz. u. kr. z roku 1867 L. 15 postanowieniem, mianowicie:

Do §. 3 względem kompetencji do orzeczenia w przypadku, jeżeli Rada powiatowa, względnie Rada gminna i przełożony obszaru dworskiego nie chcą uznać pewnej drogi za drogę powiatową względnie gminną.

Do §. 9 Co się ma stać z drogą zaniechaną.

Do §. 12. Jak ma być rozdzieloną prestacya robocizny między gminy a obszar dworski od obowiązku dostarczenia potrzebnego do budowy i utrzymania dróg gminnych materiału drzewnianego.

Do §. 18. Że wsparcie z funduszu krajowego może być udzielone nie tylko do budowy ale i do rekonstrukcy i konserwacyi drogi powiatowej lub gminnej ważnej dla komunikacyi a zbyt dla powiatu lub gminy i obszaru dworskiego kosztownej.

Sądze, że jeżeli wysoka Izba przyjąwszy ten wniosek poleci komisji, aby na tych podstawach przysłała do Izby z projektem, to po tylu zasadach w tym przedmiocie zdania w komisji będą mniej więcej ustalone, zwłaszcza że poprawki do §. §. 3, 9, i 18 są już właściwie zawarte w obu projektach tak większości jak i mniejszości komisji do naj-

głośniejszej zaś poprawki t. j. do §. 12 jest już materiał przez niniejszą rozprawę dostarczony, — więc sądze, że do ułożenia tych czterech paragrafów będzie miała komisja dość czasu, ażeby jeszcze tej sesji przyjąć z projektem do Izby.

J. E. hr. Marszałek. P. Krzczunowicz ma głos.

P. Krzczunowicz. Przedewszystkiem nie mogę pominąć niektórych drobnych zarzutów, podniesionych przeciw wnioskowi większości komisji, które istotnie są drobne, jednakowoż mogą niekorzystny wpływ wywierać.

Słyszeliśmy wczoraj zarzut o niesprawiedliwym rozkładzie ciężarów drogowych między poszczególnymi gminami, zarzut podniesiony przez szanownego posła miasta Przemyśla. Szan. poseł mówił, że jedna gmina ma bardzo mało dróg (to jest wskutek położenia gminy) i mało na drogi daje razem z obszarem dworskim; druga zaś sąsiadnia ma dróg wiele i bardzo wiele ciężarów musi z tego powodu ponosić. Taki rozkład nazwał szanowny poseł niesprawiedliwym. Poseł ten skłaniał się do wniosku mniejszości komisji a krytykując wniosek większości przypisywał temu wnioskowi zatrzymanie owego rozkładu niesprawiedliwego. Otóż właśnie większość komisji w swoim projekcie zaradza temu złemu, lepiej, niż mniejszość. Większość i mniejszość dopuszcza subwencye z funduszu powiatowego na drogi gminne. Subwencye jednak są zawsze zależne od uchwały Rady powiatowej, która mając do pokrycia wydatki na drogi powiatowe nie może być skłonna do subwencyi na drogi gminne. Większość komisji idzie w swoim projekcie daleko dalej. Większość powiada, że wszystkie drogi ważniejsze powinny być powiatowemi, a ciężar ich utrzymania spada na fundusz powiatowy i na złożone z wielu gmin i obszarów dworskich okręgi konkurencyjne. Większość komisji stanowi w swoim projekcie dalej, że jeśli utrzymanie drogi jest dla jednej gminy uciążliwem, można powołać do jej utrzymania także gminę sąsiadnią, która tej drogi zwykle używa.

Słyszeliśmy także zarzut istotnie drobny, przeciw projektowi większości podniesiony, że bywają majątki większe, które składają się z kilku folwarków, położonych w kilku gminach, i zdarzyć się może, że właściciel kilku folwarków trzyma na jednym folwarku całe swe bydło robocze; zatem tylko przykładałby się do dróg w jednej gminie, gdzie ma bydło robocze, a do reszty gmin, gdzie

ma folwarki a nie trzyma bydła roboczego, nie przykładałby się. Otóż właśnie większość komisji i temu zaradza postanowieniem, że tak dobrze gmina jak i obszar dworski może być pociągniętym do drogi w gminie innej. do tej, której używa, a Wydział powiatowy o tem rozstrzyga. Jeśliby więc zdarzył się taki przypadek, Wydział powiatowy na żądanie właściwej gminy, podzieli niezawodnie te roboty, które się i od majątności większej należą, na dwie lub więcej gmin.

Dalszy zarzut jest ten, iż podług wniosku większości właściciele dóbr, mających wiele lasów, (a jest dóbr takich, jak nam powiedziano 800) nie byłiby ustawą dotknięci, bo w tych ośmiuset majątkach jest mało pól i łąk, mało folwarków, mało bydła roboczego, więc i prestacye w naturze nie spadłyby na nich, albo tylko w bardzo małym stopniu. Na to odpowiem, że najpierw z prestacyi spadnie na tych właścicieli prestacya piasza, albowiem, jeżeli nie mają bydła roboczego, muszą od każdego numeru domu tak robić, jak inni. Zważyć także należy, że między używaniem drogi przez posiadaczy lasów a jej używaniem przez posiadaczy ról i łąk zachodzi różnica. Albowiem plon z morga roli i łąki co roku się zbiera i co roku się wozi do gumna, a potem na sprzedaż lub do młyna, podczas, gdy na obszarach lasowych wielkich, które są podzielone zwykle na 80, 100 sekcji, plon tylko raz się zbiera na 80 do 100 lat, więc trzeba mieć 80 do 100 morgów lasu, ażeby plon z jednego morga zebrać i wywieść.

Nadto, nikt nie może zaprzeczyć, że właśnie przy tych lasowych majątkach zachodzi podniesiona przez posła Grossa okoliczność obciążenia płacą robotnika w stopniu daleko większym, niż w majątkach innych; albowiem z tej wartości, jaką ma drzewo na miejscu, gdzie się go używa, zostaje dla posiadacza lasu zaledwie część siódma, ósma, dziesiąta lub dziesiąta; reszta zaś idzie na zapłatę robotników, którzy drzewo rąbią i wożą. Gdyby jednak, pomimo tych uwag, rozkład ciężarów na drogi wydawał się co do majątków lasowych niesłusznym, możnaby tę rzecz tak naprawić, ażeby datki pieniężne, które są we wniosku większości dopuszczone, były w cyfrze procentowej, w stosunku do podatku, postanowione wyżej dla majątków, które mają znaczne bardzo obszary lasowe, znaczne w stosunku do innych obszarów w gminie, jeżeli w tych majątkach niema bydła roboczego, za które należy się prestacya w robociźnie ciągłej.

Jeżeli jednak podniesiono zarzut, że według projektu większości mniejszy ciężar trafiłby posiadaczy lasów, to z drugiej strony nie zapominajmy o tem, że podług projektu mniejszości wyjętych jest od ciężarów drogowych bardzo wiele osób, które dróg używają, które więc powinny być do ciężarów drogowych pociągnięte. Nikt nie zaprzeczy, że mamy, szczególnie po miasteczkach, wiele furmanów, którzy się trudnią wożeniem produktów i towarów, którzy dróg używają i psują, którzy, jeżeli droga jest lepsza, daleko więcej centnarów na furę nakładają i daleko więcej mają zarobku; dłaczegoby się więc oni nie mieli przyczyniać do utrzymania dróg małą przynajmniej robotą? Dalej, są mieszkańcy, szczególnie po miasteczkach, którzy żadnego podatku nie płacą, żyją z renty albo z jakiej pensji, albo z przebiegłości; dłaczegoby i ci choć cokolwiek do dróg dawać nie mieli? Mamy po gminach probostwa, które posiadają domy i grunta, lecz o ile ich dochody nie przenoszą kongruy nie opłacają podatków, więc podług wniosku mniejszości od ciężaru na drogi byłyby uwolnione; albowiem projekt mniejszości rozkłada ciężary drogowe jedynie przez dodatki do podatków. Jednakże paroch, jeżeli ma kilkoro bydła pociągowego, używa dróg; dłaczegoby i on nie miał parę dni swoim bydłem odrabiać albo zapłacić.

Straszą nas przeciwnicy, że podług wniosku większości komisji spadłyby wielkie ciężary w robocie, szczególnie na małych gospodarzy, którzy mają parę koni lub wołów roboczych. Lecz Pano wie! przeczytajcie odnośny paragraf projektu. Taki gospodarz miałby odrabiać tylko dwa dni ciągle na rok. Ten ciężar nie jest wielki. Projekt większości komisji ma właśnie tę wyższość, że żąda mało od każdego kontrybuenta, lecz żąda od wielu kontrybuentów, i dla tego w sumie ogólnej przysparza znaczne środki do utrzymania dróg.

Poprzedni mówcy już nam wyjaśnili, że przy projekcie mniejszości stać się może, iż tak obszar dworski jak i gmina zgodzą się na to, aby nie robić i nic nie dawać, że i Rada powiatowa będzie wolała nie dać, prócz tych 10% od podatków któreby ustawa naznaczyła, a które na bardzo mało potrzeb drogowych mogłyby wystarczyć. Niezawodną jest rzeczą, że z tego prawa niedawania i niebudowania dróg, bardzo wiele gmin i obszarów dworskich będzie korzystać, ale tylko dotąd, dopóki można. Dość będzie starosty energicznego, który dopatrzwszy złego stanu dróg, albo braku

kilku mostów, gminę upomni, a gdy napomnienie nie odniesie skutku, zarządzi, aby na koszt gmin i obszarów roboty były wykonane, a wtedy na zwrot takich kosztów nie wystarczą nawet owe 20 do 30% od podatków, o których wspomniał poseł Gross, lecz trzeba będzie ściągnąć sto a może i dwieście procentów.

P. Zyplikiewicz mniemał, że prestacye można rozkładać, ale tylko w miarę podatków. Tu już są wszystkie wady rozkładu podatkowego z dodatkiem jeszcze jednej wady, że zamiast pieniędzy będzie prestacya roboty w naturze, która zawisła jest od sił roboczych, którą więc rozkładać można tylko w miarę tych sił.

P. Gniewosz chce przejścia do porządku dziennego nad oboma projektami i wnosi nowellę do ustawy z r. 1866. Jednakowoż ta nowella ma dość w sobie postanowień rozmaitych, które po części już się mieszczą, jak to on sam powiedział, w projekcie większości. Nie pojmuję dlaczego p. Gniewosz nie woli, jeżeli uważa za potrzebne, stawiać poprawki do wniosku większości, i starać się osiągnąć to, co zamierza, niż zwlekać tę sprawę odsyłaniem do komisji; a przeto prawdopodobnie zupełnie ją uchylić, bo już zapewne projekt do nowelli nie przyszedłby pod obradę w tej sesji sejmowej.

Najlepszym pewnie rozkładem ciężarów na drogi byłby rozkład w miarę użytku takowych, gdyby można ten użytek zdefiniować, gdyby można go dla każdego szczególnego kontrybenta ocenić. Jednakowoż wiemy, że to jest niepodobieństwo. Cóż więc się działo w wielu krajach, a właśnie w tych krajach, gdzie administracja była najlepsza; nie w Austrii, bo tę za przykład brać nie możemy, ale n. p. w Anglii, Francji, Belgii? Tam postanawiono prestacye do dróg w naturze obok podatku. Rozkład ciężarów na drogi należy zbliżyć do miary pożytku i korzyści z drogi. Niezawodnie korzysta z drogi ten, kto płaci podatek, bo drogi używa, a podatek odpowiada prawie zawsze pewnemu takiemu dochodowi, który przez dobre środki komunikacyjne upewnia się i zwiększa. Z drugiej strony używa drogi i ma z niej korzyść ten, który nią jeździ, chociaż nie płaci podatku; im więcej jeździ, tem więcej jej używa. Ten użytek możnaby zapewne opodatkować przez myto i tak się często dzieje. Jednak nie można zaprowadzać myt na wszystkich drogach, albowiem administracja poboru tych myt kosztowałaby zbyt wiele i myta zbyt liczne byłyby tamą dla ruchu handlowego. Cóż

więc można wziąć za podstawę do ocenienia korzyści z drogi. Oto używa drogi, kto po niej chodzi; używa i przeważnie psuje drogi ten, kto ma bydło robocze, bo jeździ a także wozi albo własne produktu albo cudze, zarabiając w ten sposób. Te podstawy rozkładu przyjęła większość komisji; przyjęła i datkę pieniężną w miarę podatku i małą prestacyę w miarę sił roboczych.

Szanowni panowie! słyszeliśmy mowców, którzy najwięcej rozwodzili się nad prestacyą w robocie, a zapomnieli, że w projekcie większości komisji nie sama tylko prestacya w robocie jest ustanowiona, ale równocześnie z tą prestacyą idą także dodatki do podatków. Podług wniosku Wydziału krajowego był dodatek do podatku prawie tylko supletorycznie postawiony, to jest o tyle, o ile prestacya nie wystarczy. Większość komisji jednak poprawiła ten projekt, wprowadzając weń tę zmianę że wszystkie roboty, które nie są zwykłemi, które nie każdy robotnik potrafi skutecznie, mianowicie roboty ciesielskie, murarskie, kamieniarskie i t. p., dalej zakupno materiałów, ekspropriacja, mają być pokryte pieniędzmi, zebranymi z dodatku do podatków. Zresztą, jeśliby który z panów chciał jeszcze więcej równorzędności rozkładu na podatki w tej ustawie uwydatnić, mogłoby to przy odnośnych paragrafach poprawkami uczynić.

Jest jeszcze jedna różnica między projektem większości a projektem mniejszości komisji. Projekt mniejszości uznaje tak dalece autonomię, iż tylko w przypadku, kiedy niebezpieczeństwo jest wielkie, kiedy już można kark skrócić na drogach, wtedy władza wyższa może zarządzić na koszt obowiązków do utrzymania drogi, choćby nawet z największymi, bez żadnej miary ponoszonymi ofiarami ze strony gminy i obszaru dworskiego. Prócz takiego przypadku, władza wykonawcza nie może się mieszać, musi zostawić obowiązany wolność utrzymywania drogi w złym stanie.

Większość komisji stawia inne prawidła, większość nie zostawia samej Radzie powiatowej uchwalenie, jakie drogi mają być powiatowemi, większość stawia Sejm nad Radę powiatową. Jeżeli Rada powiatowa nie uczyni zadość swoim obowiązkiem, wtedy Sejm będzie miał prawo uchwalić, jakie drogi mają być uznane za drogi powiatowe.

Nie mogę pominąć jeszcze jednej okoliczności. Gdy mówiono o drogach powiatowych, uważałem z przemówień szan. poprzedników, jakoby myśleli

o tych terażniejszych drogach powiatowych, które według dawniej istniejących przepisów musiały być szutrowanemi. W projekcie większości o tem nie ma mowy. Nie idzie o to, aby drogi powiatowe były z wielkimi kosztami budowane i utrzymywane, aby je szutrować tam, gdzie szutrowanie znaczne kosztuje za sobą pociąg, lecz tylko o to, aby były w niezłym stanie utrzymywane. Drogami powiatowymi mają być te, które łączą miasta i ważniejsze miasteczka ze sobą, z kolejami i szosami krajowymi lub rządowymi; utrzymanie takich dróg w stanie dobrym lub niezłym, jest właśnie najpotrzebniejszym w kraju naszym. Jeżeli więc Rada powiatowa nie uzna takiej drogi za powiatową, trzeba ażeby to uczyniła władza wyższa.

Większość w swoim projekcie daje także znaczny wpływ Wydziałowi powiatowemu a w drodze rekursu Wydziałowi krajowemu do czuwania nad drogami gminnymi. Projekt więc większości zaprowadza prawdziwą administrację dróg, reguluje administrację, podczas gdy projekt mniejszości pozostawia ją nadal w anarchii, pozostawia ich budowanie i utrzymywanie na łasce tych, którzy koszt tego budowania i utrzymywania bezpośrednio ponoszą. Czy we Francji tak jest? Nie, tam rząd decyduje, jeżeli reprezentacja miejscowa nie poczuwa się do swych obowiązków. W Prusiech, w kraju jak wiemy, dobrze administrowanym, są drogi powiatowe (Kreisstrassen) a oprócz tego drogi konkurencyjne, utrzymywane kosztem gmin i samostnych obszarów dworskich, do okręgu konkurencyjnego przydzielonych. O tem, która droga ma być powiatową lub konkurencyjną, nie sędzi samodzielnie Rada powiatowa, albo gminna, lecz są władze wyższe, jest wydział prowincjonalny, który o tem ostatecznie rozstrzyga. Te wyższe władze przepisują także i sposób konstrukcyi dróg. Takim tylko sposobem można drogową administrację dobrą wprowadzić, można przyjsć do dróg dobrych. Autonomia jest dobrą, ale niedoprowadzona do anarchji.

Upraszam zatem panów, abyście raczyli wziąć pod szczegółową obradę projekt większości komisji.

J. E. hr. Marszałek. P. Kocyłowski ma głos.

P. Kocyłowski. Ustawa dorohowa z dnia 18. sierpnia 1866, h. ne je tak zła, jak ju okryczano. Tylko §. 12 toj ustawy spoczywa na zasadach niesprawdliwych, a szczo hirsza je nezro-

zumitym, a to dla toho, że odnych nad miru druhych mało szczo obowiazuje. Sut mistcewosty, w kotorych hromada nad syły je obtiażena, a sut i taki mistcia hde protywno obszar dworski je obtiażenyj. §. toj je nezrozumij — bo słowo: „dostarczyć“ może sobi koždyj tłumaczyty jak mu sia podobaje; jak dla neho je najdohidnijsze, a zdaje mi sia moi panowe, że koždaja ustawa wynna byty tak pysana, aby ju ne tolko prawnyki ale i selane mohły zrozumity.

Dnia 6. cwitnia seho roku wys. Izba perekażala projekt do ustawy dorohowej Wydiłu krajewoho komisji dorohowej do zbadania. Komisja dorohowa wywiazujuszczy sia iz toj swojej zadaczy predložyla wys. Palati aż dwa projekta, a imenno projekt biloszty i projekt mienzosty.

Oden iz tych projektiv a imenno projekt biloszty rozmynuł sia z sprawedlywosteu, bo here za pidstawu: do rozkladania prestacyj chodoby, domy, familii, — a na ostatok i żebrakiw, bo takich kotoryi, ani chodoby, ani domu ne majut. Rozkladanie tiahariw piśla pryniatoj zasady czerez biloszť komisji dorohowej ne może byty sprawedlywym, a nawet moi Panowe, ne maje loicznoho poniatia.

(Głos: Perepraszaju, bo tak jest. Inne głosy. Oho!)

Czyż może byty moi Panowe, aby toj, kotoryj maje kilkadesiat morgiw gruntu a ne trymaje żadnoho dobytku roboczoho, czyż może byty meńsze potiahanyj do tiaharów, jak toj kotoryj tolko kilka morhiw posidajet gruntu — a trymajet chudoby robocz — dajmy na to maje odnoho konia i paru bykiw, pidla toho projektu perszyj obowiazanyj robyty 6 dni piszych, a druhij od pary wołiw i odnoho konia 6 dni tiahlych, albo na prymir, jesly dwir, zanymae sia chowaniem chudoby a ne gospodarstwom w grunti, tohdy ne trymaje bydła roboczoho, ale w potrebi najmaje, moi Panowe wydyte, że w takim wypadku byw by od prestacyi wedla chodoby wilnyj, proto ne można chodoby za pidstawu do rozkladania prestacyi braty, poneže zachodiat w toj miri riżnorodnyi stosunki i okolychnosty.

Dalej moi Panowe, szczo do rozkladu tiahariw wedla domiw — czy może byty, żeby toj, kotoryj maje kilkadesiat morgiw gruntu i chałupu, z tym kotoryj opricz chałupy ani stopy zemly ne maje. Perszyj maje intraty i utrymanie z gruntu, a dru-

hyj zaś iz szczupłoho dennoho zarobku żyje, a ne-raz zdarzaje sia, że mu perszoj potreby do żytia brakuje; toje maie sia i z familjamy. Szczo sia zaś tyczyt tych ostatnich, to jest żebrakiw, to moi panowe ne znaju, jakie by maw kto sumlinie, żeby wid toho ostatnioho, to jest żebraka, mih żadaty, ażeby dla wyhody majetniejszych dorohy o chołodi i hołodi robyty musil. Toje szczo m skazaw tyczyt sia projekt bilzosty.

Szczo do projektu mienzosty, to toj niby operaje sia o sprawedlywość, odnakowoż maie usterki, kotoryi kincze poprawyty należyt. Dla toho wnoszu, aby z powodu, szczo jawil sia w Pałati wnesok, kotoryj ne o słusznost' ale na słusznosty operaje sia, i wże je w komisiji dorohowoj — dalej z powodu, że jest oden czełen komisiji dorohowoj nowo wybranyj p. Waygart, ktoroho pry rozprawi w komisiji nad tuju sprawu jeszcze ne było, dla toho proszu wys. Pałaty, aby oba projekta, to jest bilzosty i mienzosty nazad widosłaty do komisiji dorohowoj, aby dokładnijsze zbadala sprawu tuju, i szcze na sej sesiji sejinowoj predložyla wys. Izbie projekt spoczywajuczy na sprawedlywosti wzhladom rozkładania prestacyjnych tiahariw.

Teper muszu widwityty szanownomu mowcy, iz toj storony (wskazuje na lewicę), kotoryj wczera skazaw, że jesły wys. Izba ne pryjmet projektu bilzosty komisiji dorohowoj, to obszar dwirskij z hromadoju zdyblat sia w kałuży. Naj bude szanownyj mowca spokijnij, bo tak panowe byty ne może, bo słyby do toho pryjszło, to w ustawi hromadskoj a włastywo w §§. 34 y 58 je skazano, że słyby tak było, to polityczna włast' powitowa maie prawo tak obszar dwirskij jak i hromadu z kałuży wypudyty (wesołość). Skinczyljem.

P. Skrzyński. Proszę o głos.

J. E. hr. Marszałek. P. Skrzyński ma głos.

P. Skrzyński. Zapisalem się do głosu za projektem większości, gdyż zamierzam postawić wniosek, ażeby ten projekt był przyjęty za podstawę do dyskusji specjalnej. Sądję bowiem, iż tylko na podstawie tego projektu możemy dojść w tej sesji do jakiegoś dodatniego rezultatu; co do mnie pragnąłbym, żebyśmy przyszedli do tego rezultatu. Nie zapatruję się bowiem, na dzisiejszą ustawę drogową tak pobłażliwie, jak wielu pp. posłów. Sądję, że ona nietylko jest zła, ale co gorsza, że gwałci główną zasadę wszelkiej

powinności, t. j. zasadę równości a przeto i zasadę sprawiedliwości. Jeżeli dzisiaj pobłażliwe głosy o niej się objawiają, jeżeli nawet niektóre przychylnie, o niej mówią, to jedynie ztąd to pochodzi, że nie jest wykonywaną. Gdybyśmy raz spróbowali, a byłaby to ciężka próba, ażeby ją przez rok lub dwa lata ściśle wykonywać, to przekonany jestem, żeby ze wszystkich stron kraju przeciwko niej głosy powstały.

Sądję, że niema gorszej ustawy, jak ta, która wykonaną być nie może, dlatego powtarzam, potrzeba abyśmy do jakiegoś dodatniego rezultatu przyszedli. Lecz z drugiej strony nie mogę sumiennie doradzać, ażeby przyjęto projekt większości, bez zmian i to zmian ważnych. Jeżeliby projekt ten nie miał być zmieniony, jeżeliby mi postawiono alternatywę: ustawę przyjąć taką jaką jest, albo odrzucić, „to z żalem musiałbym wotować za odrzuceniem; a zważając, że wieln innych postów są dla tego projektu mniej przychylni jak ja, byłiby oni również w tem położeniu, iżby musieli przeciw niemu głosować, dla tego jedynie tu występuję z poglądem krótkim, krytycznym tego projektu, ażeby wskazać, w jakim kierunku według mego zdania mógłby być poprawiony.

O wniosku mniejszości nie będę mówił, gdyż nie sądję, ażeby on mógł za podstawę dyskusji być wziętym, ale bynajmniej nie wykluczam wszystkiego, co w nim jest, t. j. pewnego kierunku, pewnych zapatrywań, jakich wyraz w tym wniosku znalazłem. Sądję, że właśnie te podług mnie usprawiedliwione mniejszości życzenia, mogłyby być w granicach możebności uwzględnione przy poprawie wniosku większości. Mam nadzieję że takie przychylniejsze zapatrywanie na wnioski mniejszości skłoni ją przynajmniej przystąpić do dzieła, aby nie położono znowu końca wszystkim naszym pracom przejściem do porządku dziennego. Zanim do niektórych pojedynczych wskazówek co do projektu większości komisiji przystąpię, niech mi będzie wolno, tak jak się w ogólnej dyskusji należy, rzucić okiem na ogólne zasady, które mną kierować będą przy stawianiu tych wniosków. Jeżeli pod uwagę weźmiemy potrzebę rzeczywistą, tak ekonomiczną jak i społeczną, której ustawą zaradzić chcemy, to okazuje się, iż główną i konieczną potrzebą ekonomiczną jest dostarczyć krajowi i to w jak najkrótszym czasie takich środków komunikacyjnych, któreby umożliwiały i ułatwiały dowóz produktów tam, gdzie potrzeba t. j. na targi miejscowe a pośrednio i zagraniczne. Do tego nie potrzeba nam pięknych,

szerokich i wysadzanych dróg, nie potrzeba łożyć takich kosztów, jakieśmy dotąd łożyli, tylko trzeba i można mniejszym kosztem dobre transportowe drogi budować. Ta potrzeba właśnie jest przez mniejszość uwzględniona i w tym względzie podzielam zapatrywanie mniejszości. Drugą potrzebą jest usunąć wszystko, co wywołuje bez potrzeby właśnie społeczne. Przy dzisiejszej ustawie ciągle jest mowa o tym obszarze dworskim, o tej gminie, jak gdyby to nie była jedna całość względnie do dróg, jak gdyby inne interesa były na obszarze dworskim, inne w gminie. I ciężary powinny być na jednej oparte podstawie. Nie dwór, nie gmina opłaca, tylko ten, który tę podstawę ma, którą ustawa za podstawę podatku przyjmuje. Jak każdy opłaca ten sam dodatek do podatku tak w gminie jak na obszarze dworskim, tak i od bydła, to odrabiać będzie każdy, co ma je, czy to na obszarze dworskim, czy w gminie. Też samo od domów, rodzin, osób, każdy w gminie i na obszarze dworskim według jednej i tej samej normy prestacye odrabiać ma. W obec dróg zniknie różnica między gminą a dworem, będzie osoba obowiązana do ponoszenia w pewnej mierze ciężarów na drogi.

Co utrudnia przyjęcie jakiegokolwiek ustawy drogowej, to pewne zapatrywania, pewne uprzedzenia ze strony mniejszości przeciwko większości, a ze strony większości przeciw mniejszości, — uprzedzenia, które oparte są podług mnie jeżeli nie na fałszywym rzeczy pojmowaniu, przynajmniej na niejasnem rzeczy wystawieniu. I takie jest mniemanie, że obowiązek ponoszenia kosztów drogowych, ciążyć winien wyłącznie na tych, co mają bydło robocze gdyż, ten drogi zużywa, bo po drodze jeździ; w tej bezwzględności jest zasada fałszywa. Ten zużywa materiał drogowy, co jeździ to prawda, lecz korzyści i ten ciągnie, kto łatwiej i taniej produkta swe na nich przewozi na tym powinien ciążyć obowiązek opłacania dróg. Jeżeli właściciel gruntu przewozi 1000 korcy zboża drogą do miasta targowego i skorzysta dla tego że ma w skutek dobrej drogi ułatwiony transport, który go na korcu mniej n. p. 50 centów kosztuje, zatem bierze 500 złr. więcej, to pytam się kto tu więcej zyskuje, czy producent czy ten co wioził? Ten co wiezie tyle ma zysku, że ten przemysł przewozu może wykonywać bez zniszczenia sił pociągowych.

Nietylko procudenci największą korzyść ciągną z dróg dobrych, ale również i konsumenci, bo czy ja mam więcej dochodów czy mniej wydatków, to zawsze jest korzyścią. Otóż każdy konsument chociaż nie ma bydła roboczego korzysta z dróg do-

brych, gdyż taniej otrzymuje artykuły konsumpcyjnej n. p. za każdy sąg drzewa mniej o reńskiego płaci, to przy potrzebie 10 sągów, oszczędza 10 złr. a to dla tego, że ma dobrą drogę. To przypuszczenie więc, że posiadacze bydła wyłącznie z dróg korzystają doprowadziło do tego, że według projektu większości, przeważnie oparta jest opłata drogowa na bydło roboczem a wyjątkowo na osobach i podatkach. Przytem zasada ta nie jest ani konsekwentnie ani sprawiedliwie przeprowadzona. Jeżeli §. 13 większości powiada, że podstawą prestacyi ma być ilość bydła, rodzin domów i osób pojedynczych, to pytam się, dlaczego te podstawy nie do wszystkich są zarówno zastosowane? Ci, którzy mają kilka sztuk bydła, płacę tylko na podstawie bydła roboczego. Ten co ma jedną sztukę bydła roboczego opłaca na podstawie bydła i domu, ten zaś, który nie ma ani sztuki bydła, tylko dom, ten opłaca tylko od domu. Czwartą kategorię niewiem jak wynalezioną, stanowią ci, którzy nie mają ani gruntu ani domu ani rodziny, ci znowu opłacają od samostanowienia gospodarstwa, które nie wiem, jak mieć mogą nie mając ani domu ani rodziny.

(G ł o s y). Komornicy.

P. Skrzyński (dalej). Otóż to jest zasada niesprawiedliwa. Podstawa opłaty powinna być dla wszystkich jedna i ta sama. Konsekwencyą fałszywej zasady jest — co rachunek wykazuje, iż ten który ma jedną sztukę bydła to samo opłaca na drogi co ten, który ma dwie sztuki, bo ten który ma 2 sztuki opłaca od każdej sztuki jeden dzień parobydłany t. j. 2 dwa dni ciągle, a ten co ma jedną sztukę odrabia 1 dzień parobydłany a oprócz tego 3 dni piesze, co jest ekwiwalentem jednego parobydłanego, więc ten co ma 1 sztukę daje 2 dni parobydłane tak jak ten co ma ich 2 t. j. rażąca niesprawiedliwość.

Poczytuję także za wadę projektowi większości, którą jednak jak i pierwszą usunąć można, to, iż jakkolwiek dwa fundusze na drogi powiatowe i gminne, ustanawia, jednak ze wspólnych źródeł jeden fundusz tworzy i ten dopiero w pewnym stosunku rozdziela na drogi gminne i powiatowe, co nie mogło by się stać bez wywołania rolniczych sporów między powiatem a gminą, bo któż będzie oznaczał ten stosunek? Oczywiście Rada powiatowa, w której dążności będzie na swoje drogi jak największą część, t. j. maksymalną wziąć, a jeśli powiat za wiele weźmie, to gmina nie będzie miała czem swoich dróg budować i utrzymywać.

W projekcie większości jest dalej utworzona nowa kategoria dróg — połowicznych, które nie mają żadnej legalnej podstawy. -- Podług ustawy są tylko drogi krajowe, powiatowe i gminne. Do jakiego gatunku dróg należą drogi konkurencyjne? Nie są one ani powiatowe, bo nie buduje ich cały powiat, nie są gminnymi, bo nie utrzymuje ani buduje ich gmina tylko ma się utworzyć jakiś okręg konkurencyjny.

Drogi powiatowe określa większość tak: są to drogi ważniejsze dla handlowego i przemysłowego ruchu w powiecie. Więc drogi pożyteczne powiatowi, które są zakładami powiatowymi, powinny być przez cały powiat utrzymywane.

Tak, jakto już jeden z posłów podniósł, jeżeli nikt nie może się usuwać od obowiązku dawania na drogi krajowe, bez względu czy droga którą buduje jest o 20, czy o 1 milę od niego odległa, tak i w powiecie wszyscy powinni zarówno być pościągnięci według jednej normy do opłacania kosztu dróg powiatowych.

Główny więc kierunek, w którym chciałbym, ażeby nastąpiła zmiana projektu większości jest: najprzód, żeby nie było dróg konkurencyjnych, tylko ażeby były drogi powiatowe utrzymywane z funduszy powiatowych, jakie ustawa wyznaczy, powtóre ażeby podstawa obliczenia prostacy była dla wszystkich jedna i ta sama. A kiedy już tak często wspomniano tutaj ustawę francuską, niech i mnie wolno będzie przytoczyć, że w ustawie francuskiej wszyscy w równy sposób odrabiają prestacje. Zasada dla wszystkich jest jedna i ta sama, każdy odrabia trzy dni od każdej sztuki bydła roboczego, i od osoby, a ewentualnie od podatków dodatek opłaca.

Trzeci kierunek, w którym chciałbym, żeby ustawę poprawiono, jest żeby na drogi powiatowe nie były przeważnie i wyłącznie prawie prestacje używane. Takie użycie pracy obowiązkowej jest, nie jak mniema w swym przedłożeniu Wydział krajowy, kapitalizowaniem pracy, ale według mnie marnowaniem pracy. Wiemy z doświadczenia, że każda obowiązkowa praca, która niema bodźca interesu własnego, która niedopuszcza nadziei zysku odpowiedniego wysileniom pracy, iż taka daleko mniej roboty wykonywa, jak ta, która jest spotęgowaną chęcią i widokiem odpowiedniego zarobku. Mieliliśmy tego przykłady przy pańszczyźnie i szarwarku, wszędzie gdzie używano obowiązkowej pracy,

przy której nie się nie zyskuje czy robota dobrze czy źle jest wykonaną.

We Francji nie używają prestacyi w naturze, po za obrębem gminy, tam prestacya w naturze odrabia się w gminie. Gminne też drogi przeważnie, powinny być budowane i utrzymywane prestacjami w naturze, jednakże z prawem wykupna a w wyjątkowych tylko podatkami. W gminie do dróg gminnych prestacje są na swem właściwym miejscu. Tu każdy odrobi je w pobliżu swego domu, około tej drogi, którą zużywa codzień, której pożytek jest mu znany, odrabia pod dozorem zwierzechności miejscowej i pod dozorem całej ludności, bo tam każdy czuwa, żeby nikt z siebie ciężaru nie zrzucił, bo im mniej kto robi, tem więcej drugi za niego będzie musiał robić. Przy drogach powiatowych zaś nadzorca płatny tylko pilnuje robotników. Przy takim dozorcze zwykle mniej dokonywa się roboty a przeto więcej niż potrzeba zużywa się pracy.

Pragnąc, ażeby ustawa drogowa przyszła do skutku, nie mogę się zgodzić z wnioskami odraczającymi, pp. sanockiego i krakowskiego. Takie odraczające wnioski — nie trzeba się łudzić, byłyby przejściem nad całą sprawą do porządku dziennego, odroczeniem ad calendas grecas. Nie mogę też zgodzić się na te wnioski, dlatego, iż nie tylko wskazują szczegółowo kierunek w jakim komisya postępować ma, ale nawet postanowienia pewne narzucają jej. Takie uchwały stawiać możemy przy specjalnej dyskusyi, ale nie teraz w ogólnej dyskusyi. Dlatego jestem przeciw odroczeniu, a zatem, ażeby projekt większości za podstawę specjalnej dyskusyi był wzięty (Brawo).

J. E. hr. Marszałek. P. Grocholski ma głos.

P. Grocholski. Nie łatwe, wysoka Izbo, moje zadanie przemawiać przy schyłku posiedzenia i dlatego muszę prosić o pewną względność a z drugiej strony przyrzekam, że jak mogę najkrócej będę się starał zapatrywanie moje przedłożyć.

Przedłożona nam ustawa, tak projekt większości jak i mniejszości, obejmuje trzy kategorie dróg: krajowe, powiatowe i gminne. Muszę koniecznie zastanowić się szczegółowo nad każdą z tych kategorii. Najpierw pozwólcie panowie, że kilka słów powiem o drogach krajowych. Większość nie proponuje co do dróg krajowych żadnej zmiany, ale bardzo doniosłą zmianę proponuje mniejszość ko-

misyi. Mnie się zdaje, że ci panowie pomylili się sądząc, że drogi krajowe nie mają rzeczywistej cechy krajowości, że dziś punkt ciężkości wyłącznie spoczywa na kolejach żelaznych i na drogach powiatowych lub dojazdowych. My w naszym kraju nie jesteśmy tak błogosławieni, żebyśmy mieli kolei tak dużo, aby drogi nie były potrzebne.

Wskazuję na granicę ku Królestwu polskiemu i wskazuję z drugiej strony na południe, na Węgry czyż tam możemy powiedzieć, że mamy z niemi komunikacyi tak wiele, pomimo, że będziemy mieli z niemi trzy połączenia. Ale pozwolę sobie zwrócić uwagę panów na jedną okoliczność. Jeżeliby to było prawdą, co mówi mniejszość, w daleko większym stosunku utracić by musiały drogi rządowe cechę ogólnego użytku. Jeżeliby to prawdą było, to nie moglibyśmy się opierać, gdyby rząd dziś powiedział, koleje żelazne przerzynają kraj o tyle, że drogi rządowe w obecnej chwili ogólnego użytku nie mają i na tej podstawie żądał, abyśmy wszystkie te drogi, które są utrzymywane i zarządzane przez rząd odebrali od rządu i objęli na własny koszt. Nie wiem, czyby to było w duchu zapatrywań wnioskodawcy mniejszości i pośła Wężyka?

A teraz panowie przechodzę do dróg gminnych.

Może to nie harmonijnie, bom teraz powinien mówić o drogach powiatowych, jednakże mnie się zdaje, że głównie i przeważnie chodzi tu o drogi gminne. Otóż, jakby to pewnikiem jakim było, powtarzają nam ciągle, ustawa nie po temu, ustawa zła, ustawa niesprawiedliwa, ustawę dzisiejszą trzeba zmienić i nie wiem jakimi różnemi sposobami i twierdzeniami torują tym wnioskowi drogę. Pozwólcie panowie, żebym się zapytał jaki cel mamy przy uchwalaniu tak wniosku większości jak i wniosku mniejszości. Mojem zdaniem dwojaki tylko mógłby być powód zmienienia tego, co jest. Albo pod panowaniem, że się tak wyrażę, dzisiejszej ustawy drogowej drogi są złe, albo ta ustawa niesprawiedliwie rozkłada ciężary na tych, których one mogą trafić.

Co się mnie tyczy, to nie waham się zajrzeć obu tym twierdzeniom w oczy, bo mnie się zdaje, że one nie mają potrzebnego uzasadnienia.

Jeżeliby kto chciał twierdzić, że drogi gminne są dobre, toby się pomylił, bo dobrymi nie są, ale pozwalam sobie twierdzić, że nie są gorsze jak wtedy, kiedy były w rękach rządu i to naprzód w rękach mandataryuszów, potem rząd. Chociażby mi

kto wskazał, że nie było gdzieś kałuża a obecnie jest, to ja bym wskazał na to, ilu mostków wówczas nie było tam, gdzie one stoją teraz. Ja sam kazałem swymi ludźmi rozbierać stary mostek na którym się załamałem i postawić nowy. Drogi jak były tak i nie są dobre, ale czy powód tego leży w tem, że ustawa drogowa dziś nas obowiązująca jest niedostateczną, że nie ma potrzebnych środków ku temu, żeby je ulepszyć? Tak źle nie jest. Jeszcze nikogo nie słyszałem, któryby utrzymywał, że dzisiejsza ustawa nie ma środków, by drogi przyprowadzić do lepszego stanu. Ja bym nawet powiedział, że w dzisiejszej ustawie są środki, któreby drogi wymurować można.

Pierwszy powód przeto nie mógł się przyczynić do konieczności zmiany. W czem innem przeto musi leżeć ten powód a tem jest zły zarząd. Czy te oba projekta ten zarząd zmieniają? Czy inne będą urzędy gminne niż dziś? Czy przez to, żeście powiedzieli to na papierze, urzędy gminne i obszary dworskie będą lepsze?

Ja przynajmniej myślę, że nie, bo ludzie zostaną ludźmi a instytucje zostaną temi samymi instytucjami. I jak dziś skutek nieodpowiedniego zarządu te drogi nie przysły do lepszego stanu, tak również na podstawie ustawy, jaką chcecie przyjąć, z tego samego powodu nie będzie można wykonać dróg lepszych, bo nie będziemy mieli lepszych zarządów.

Albowiem czem machina więcej skomplikowana tem biegłego potrzebuje mechanika, tem delikatniejszej ręki.

Czy dzisiejsze projekta, które nam większość i mniejszość komisji przedstawia, nie są więcej skomplikowane jak ta ustawa, która obecnie dla dróg gminnych obowiązuje? Czy panowie myślicie, że dzisiejsze zarządy gminne będą w stanie preliminarze na drogi przedkładać, te spisy prowadzić, będą wstanie prestacje sprawiedliwie rozkładać? Nie ludźmy się. My jesteśmy wyśłańcy z kraju, my wiemy co jest w kraju a czego nie ma, my znamy stosunki kraju i wiemy, że to co tu ładne na papierze, przeprowadzić się nie da.

Prawda, że jest w projektach, że wydział powiatowy nadzoruje gminy, Sejm zaś nadzoruje Wydziały powiatowe, ale to się nie zda na nic, bo się w życie wprowadzić nie da. (Brawa).

Ile razy przychodzi tu mowa o poruczeniu jakichkolwiek czynności gminom. jakież zdania się tu

objawiają? Oto gmina nie jest w stanie temu zadość uczynić, gmina nie ma dość siły moralnej czyli intelektualnej.

A tu co panowie robicie? Nakładacie na gminę ciężary większe, niż ma dzisiaj i chcecie się ludzi nadzieją, że gmina będzie w stanie temu zadość uczynić. Nie łudźmy sami siebie. Z tego nie będzie.

Co do zarządu, to już jeden z mówców, który mówił przedemną, wykazywał, jakie trudności byłyby przy wykonaniu projektu większości ze sposobem rozkładania prestacji. Mnie się zdaje także, że to są bardzo ważne czynności, którym gminy nie poddają. Propozycja mniejszości będzie łatwiejszą do wykonania, bo tam idzie tylko o ściąganie pieniędzy. Ależ za to także tem łatwiej i równie łatwo będzie zmarnotrawić te pieniądze jak je zebrać.

Czy to zmarnotrawienie będzie z korzyścią dla kraju, pozwolę sobie powątpiewać. Gdybym chciał wykazywać to, co dziś jest i dlaczego tak mało dróg powiatowych się buduje, czy wina jest w zarządzie, tobym powiedział nie. Wina jest w tem, że nie ma pieniędzy, że Wydziały i Rady powiatowe, reprezentacje powiatowe nie chcą uchwalić funduszów na drogi.

Mając ten przykład i dziesięcioletnie doświadczenie dziwić się należy, że mniejszość proponuje, żeby gminy uchwały pieniądze na utrzymanie dróg. To jest niemożliwem. W tem będzie wspólny interes i właściciele obszaru dworskiego i gmin dać jak najmniej. Mnie się zdaje, że względem nowej ustawy rokuje ulepszenie stanu dróg, jest zwodniczy i z tego względu ustawa ta przyjętą być nie może.

Przechodzę do drugiego względu t. j. że ta ustawa jest niesprawiedliwą, która nas dzisiaj obowiązuje. Proszę panów, nie trzymam w rękę apokryficznych szalek, a tylko temi dałoby się ocenić, co jest sprawiedliwe a co jest niesprawiedliwe. Ależ tu nie chodzi o sprawiedliwość tylko o równość, a równości na ziemi nie ma w niczem, nigdy nie było i nigdy nie będzie.

Równo rozdzielić nie się nie da. Co jest sprawiedliwem? Oto mojem zdaniem to jest sprawiedliwe, co najmniej dolega, co najmniej dokucza, co jest łatwo znieść. To jest cechą sprawiedliwości. A mojem zdaniem, dla człowieka to do czego się

przyzwyczai, w co się wżyje, choćby było niesprawiedliwem jest najmniej niesprawiedliwem.

Każda reforma ustawy normująca jakiekolwiek podatki, tak jak obecna ustawa, nikomu ta reforma nie przynosi korzyści a niesłuchanie dokucza tym, których trafia. Panowie, nie widzę powodu, dla którego możnaby powiedzieć, że ta ustawa jest niesprawiedliwą, bo sprawiedliwość jest względna. Pokażcie mi panowie dowód, że rozłożenie ciężarów w nowej ustawie będzie rzeczywiście równe, to się zgodzę. Kasujecie to co jest, a dopóki mi nie pokażecie, że to co ustanowicie będzie lepsze, ja się będę trzymał tego co jest.

Jeden z szanownych mówców, którzy mówili przedemną utrzymywał, że do dróg powinni się przyczyniać wszyscy w miarę korzyści, jakie z nich ciągną. Nie chcę się sprzeczać o zasady, bo mi w ogóle o zasady nie idzie, ale zapytam się, co się stanie z tymi, którzy korzystają z drogi znajdującej się w obrebie pewnej gminy, którzy nią tylko przejeżdżają? Ci nie nie płacą, bo nie mogą płacić, bo do tej gminy nie należą. Otóż w ten sposób teorie stają się teoryami. Nie znamy tych, co się uskarżają na dolegliwości, bo najmniej dolegliwości każdy ma z tem, do czego przywykł.

Przyznam się, że szukałem tych, dla których jest krzywdą obecna ustawa drogowa, pytałem się największych jej antagonistów w czem im dokucza ta ustawa. Oto odpowiedziano mi: Nie mnie ale komu innemu. Ale tego, komu by dokuczała tego nie znalazłem. (Głosy: Źle się pytało). Dobrze się pytałem. Spuśćcie się panowie na to. To moja rzecz.

Otóż powiadają, że w interesie gmin leży, żeby się nie zadawałnialy tem, że dwory tylko mają dostarczać materyału. Na to przytaczają różne przykłady, że ten albo ów obszar dworski nie właściwie sobie postąpił, nie dał tego co miał dać, albo dał z jakiegoś odległego miejsca. To nie jest dowód niesprawiedliwości i powód, żeby ustawa była zmieniona, bo nadużycia mogą być zawsze i sędzę, że opinia publiczna powinna takie nadużycia z całą energią piętnować, żeby się nie działy. Ale temu ustawa nie winna, bo najsprawiedliwsze ustawy dają powód do nadużyć.

Mnie się zdaje, że nawet ustawa taka jaka jest dzisiaj, jest ustawą opartą na długoletniej, wiekowej tradycji i nie może być tak uciążliwą jak ją wysławiają. Przystałbym, żeby była w jakimś

punkcie ograniczoną, żeby mogło być dodane, że materyał przez gminy ma być sprowadzony tylko z małej odległości. Gdyby o to chodziło, żeby gminy cokolwiek zwolnić, to i na to bym się zgodził. Ale zatem nie idzie, żeby zmienić ustawę całą. Jeżeli co, to należałoby je tylko odesłać do komisji drogowej, aby ta zmieniła §. 12, aby powiedziano w jakim kierunku, a komisja mogłaby to przeprowadzić tak, jakby to uznała za odpowiednie.

Utrzymują dalej, że ustawę tę konieczne znieść potrzeba, ponieważ ona jest powodem do waśni społecznych, do agitacji. Proszę panowie, jeżeli ona rzeczywiście ma być powodem do takich agitacji, to nie ma powodu, aby ją dla tego odrzucać, bo wiemy, że lasy i pastwiska są najwięcej przedmiotem agitacji społecznej, a przecież nikomu się nie śniło powiedzieć, że ten, kto ma lasy i pastwiska, niech je odda, bo to jest przedmiotem agitacji, waśni społecznej.

Muszę co do tych dróg gminnych podnieść uwagę zrobioną wczoraj przez p. Dunajewskiego, który powiedział, że godność Izby tego wymaga, aby przedmiot, który przez lat 5 Izbę zajmuje, nad którym ciągle Izba radzi, aby ten przedmiot był raz załatwiony. Żeby był raz załatwionym, to rozumię, ale nie rozumię przez to, aby to konieczne było przyjęte. Załatwionym będzie wtenczas, jeżeli takie rzeczy nie będą więcej poruszane. Jeżeli Izba przez 5 lat ciągle wniosków tego rodzaju sobie przedkładać nie przyjmuje, czyż to jest powodem, aby jej powiedzieć, teraz szóstego roku musisz przyjąć. Nie. To jest powodem, że kiedyś 5 lat nie przyjmowała, to może i 6go roku nie przyjmiesz. Sądzę, że to jest rzecz bardzo naturalna.

Większość nie chce tej ustawy, mniejszość chce ją narzucić. Kto zwycięży, nie wiem, podług naturalnego porządku rzeczy powinna większość zwyciężyć. Ja sądzę, że jak w latach poprzednich tak i tego roku ten sam los spotka tę ustawę.

Pozwólcie panowie, abym zastanowił się nad drogami powiatowymi, bo co do dróg gminnych wykazawszy, że nie mam najmniejszej nadziei, aby wobec dzisiejszego zarządu, który się zmienić nie da, ustawa ta przyczyniła się do lepszych dróg, nie widzę żadnego powodu, aby jakkolwiek nowa repartycja była słuszniesz, jak ta, która dziś istnieje. Co do dróg powiatowych, to mnie się zdaje, że wniosek mniejszości nie czyni żadnej zmiany bo wniosek mniejszości chce, żeby drogi powiatowe

tak jak są dziś utrzymywane dodatkiem do podatku, były utrzymywane i nadal. W tym względzie nie widzę żadnej zmiany, chyba tę jedną, żebyśmy z góry zadecydowali, że każdy powiat ma płacić 10 procent; czy to będzie z korzyścią dla powiatu, pozwolę sobie wątpić, ponieważ mogą być powiaty, które nie potrzebują dróg. a są takie, które ich potrzebują więcej.

Co do wniosku większości, jeżeli szan. mówca, który mówił przedemną widział ujemne strony w drogach konkurencyjnych, to ja przyznaję, że całą zaletę tego wniosku widzę w drogach konkurencyjnych, jednak nie śmiałybym dziś za tem przemawiać a to z powodów politycznych. U włościan jest wielki wstręt przeciw drogom konkurencyjnym i to nie jest wstręt samych tylko posłów włościańskich, oni są tylko rzetelnymi przedstawicielami wyobrażeń całego stanu włościańskiego w naszym kraju. Z tem usposobieniem my rachować się powinniśmy i wobec tego usposobienia nie mógłbym być zatem, aby zaprowadzać prestacje i okręgi konkurencyjne dla dróg powiatowych. Jeżeliby się usposobienie to zmieniło, wtenczas z największą chęcią głosowałbym za tem, bo to jest niezawodną rzeczą, że samymi pieniędzmi dróg powiatowych nie wybudujemy, a przynajmniej nie w tak wielkiej ilości, że będzie to z bardzo małą dla kraju korzyścią.

Po tem, co powiedziałem, pozwolicie panowie, abym dotknął jeszcze jednej okoliczności. Oto może mi kto zrobić zarzut, że chcę, aby ta ustawa, która dziś istnieje, wiecznie trwała. Do tego stopnia konserwatywnym nie jestem, ale chcę, aby była zmienioną na lepszą, aby była zmienioną z korzyścią. Dopóki tej ręką mieć nie będę to wolę to, co istnieje.

Jeszcze pozwólcie mi panowie podnieść jedną rzecz, ponieważ już jestem przy głosie. Wczoraj postawiono tę ustawę drogową na równi z projektem propinacyjnym; rzeczywiście do przedmiotu to nie należy, ale było postawione.

To są dwa zupełnie różne przedmioty, to co w jednym może być dobre, to w drugim może być zupełnie złem; tu chodzi o budowanie, tam o niszczenie; z jednej strony chodzi, żeby drogi w kraju budować, z drugiej strony, aby propinację znieść. Mnie się zdaje, że tu analogii nie ma żadnej. Ale na ten zarzut muszę odpowiedzieć konieczne, że Sejm przewlekając tak przedmiot daje dowód (przepraszam, że użyję tego wyrazu, który mi się często

obja o uszy nie tutaj, ale po za Izbą) jałowości, że nie może nic stworzyć. Otóż przeciwko takiemu zarzutowi muszę wystąpić z największą stanowczością. Sejm nie jest maszyną do robienia ustaw, to nie jest zadanie Sejmu, aby co dnia robił nowe ustawy. Sejm ma inne zadanie, jest stróżem prawa i obowiązków w kraju, jeżeli będzie robił ustawy, to wtedy, jeżeli się przekona, że ustawy są z pożytkiem dla kraju, w jego jest mocy przeszkodzić, aby nam szkodliwej ustawy nie narzucano; to jest główną korzyścią życia parlamentarnego, ale nie to, żeby koniecznie robić nowe ustawy. Więc złego, że się ustawy jakiejś nie robi, z tego zarzutu parlamentowi robić nie można, bo mnie się zdaje, parlament wykonywał swą pracę, jeżeli nie robiąc ustawy stał na straży interesów kraju, żeby ustawa nie była złą i żeby działała z korzyścią i dla dobra kraju (brawo).

J. E. hr. Marszałek. P. Laskorz ma głos.

P. Laskorz. Moi panowie, my nie możemy się zgodzić na taką ustawę, którą nam daje komisya drogowa. My szłyszeliśmy tu jak panowie chcecie, aby raz ta ustawa była zrobioną, ale niech ona pochodzi z serca szczerego a nie z niesprawiedliwości. Chcecie, żeby nietylko my i dwory pańskie odrabiali. My pańszczyznę odrabiali, ale nie od bydła tylko od gruntów. Teraz wy chcecie robić ustawę, abyśmy odrabiali podług bydła. Postawiła potem komisya, że co trzy lata ma być bydło spisywane. Ja się z żoną ożenił na całe życie, a może i po śmierci razem będziemy, ale tego nie możemy wiedzieć, czy bydło nasze wytrwa przez trzy lata. Jak przyjdzie taka konskrypcya, to jak tam będziemy spisywać nasze krowy, kto to będzie robił, a myślicie panowie, że to bydło będzie się przez trzy lata trzymało. My o drogach krajowych i powiatowych nie mówimy, bo tam są już urzędnicy, co już koło tego robią, ale przy drogach gminnych, to trzeba tak zostawić, a nie kazać nam podług bydła odrabiać, bo może ta robota więcej jest warta jak podatki. Komisya drogowa powinna się zebrać z pocziwych dziedziców i włościan trzeba tam wezwać i niech ci uważają, aby dla nas wszystkich było dobrze, bośmy przecie dzieci jednego Boga.

My za żadną ustawą nie będziemy głosowali, i jeżeli nas przegłosujecie, to do Najjaśniejszego Pana pójdziemy i powiemy, żeśmy w tem udziału nie mieli. Najlepiej będzie odesłać to zaraz do komisji, albo nad obiema ustawami przejść do porządku dziennego. Dobrze powiedział p. Golejewski

wczoraj, na co robić nową ustawę, lepiej poprawić tę ustawę którą mamy i prawdę mówi p. Grocholski, że Sejm nie potrzebuje coraz nowe ustawy uchylać, lepiej niech poprawi to co jest złe, ale nie uchylać nową ustawę na naszą krzywdę. Jak my się pokażemy w domu, a nas pytają cośmy zrobili, co im powiemy, żeśmy się bronili jak my mogli, ale nie my nie poradzili.

Wczoraj jeden poseł z Krakowa p. Dunajewski powiedział nam tyle, że mi głowa na dwa piętra urosła. Powiedział on nam, że w królestwie francuskim jest tak, a gdzieindziej znowu tak, ale co my się tam będziemy wtrącać w to co jest w królestwie francuskim, patrzmy na to jak u nas w kraju jest, bo we Francji Boga ani iskierki nie było i dla tego wojnę przegrali. Złożmy komisję z dobrych panów dziedziców, niech ci obsadzą każdy punkt i tak niech zrobią, żeby ani jednemu, ani drugiemu krzywda nie była. Ta ustawa, którą komisya proponuje, to będzie nasza zguba i dla tego uważajcie panowie, aby się to nie stało. Chyba chcecie wytepić naród, to wtedy i ustawa na nie się nie zna.

Otóż my będziemy zatem głosowali, aby obie ustawy tak większości, jak mniejszości odesłać do komisji i niech ta się jeszcze obradzi jak ma zrobić, aby nam zarzutu nie zrobili, żeśmy krzywdę komu wyrządzili.

P. Golejewski. Proszę o głos.

J. E. hr. Marszałek. P. Golejewski ma głos.

P. hr. Golejewski. Wnoszę zamknięcie dyskusji.

J. E. hr. Marszałek. Kto jest za zamknięciem dyskusji, zechce rękę podnieść (większość). Dyskusya zamknięta. Do głosu są zapisani pp. Zakliński, Spławiński, Kuzara, Michalski, Kobylarz, Żoładz, Jędrzejewski, Włodek, Szott.

Głosy. Jeneralnych mowców.

Inne głosy. Niech wszyscy mówią.

J. E. hr. Marszałek. Ponieważ wszyscy są przeciwni wnioskowi większości, przeto zechcą się panowie porozumieć, co do wyboru jeneralnego mowcy.

P. Spławiński. Ja nie jestem ani za mniejszością, ani za większością, tylko za wnioskiem p. Zyblikiewicza.

J. E. hr. Marszałek. Wszyscy pp. są przeciw wnioskowi większości zapisani, przeto powinni wybrać jeneralnego mowcę.

P. ks. Zakliński. Proszu o hołos.

J. E. hr. Marszałek. P. Zakliński ma głos.

P. ks. Zakliński. Ja proszu, abyśmo mohli, dwoch jeneralnych mowców wybraty.

J. E. hr. Marszałek. To nie może nastąpić, to sprzeciwia się regulaminowi.

(Posłowie zapisani do głosu naradzają się co do wyboru mowcy jeneralnego).

P. ks. Zakliński. Proszu o hołos.

J. E. hr. Marszałek. P. Zakliński ma głos.

P. ks. Zakliński. Poneżemowcy, kotoryi zapysali się do hołosu ne mohut się sohlasyty otżę proszut, aby im pozwoleno było wsim howoryty.

J. E. hr. Marszałek. Kto jest za tem, aby wszyscy mówili, zechce wstać (większość). Jest większość. Będą więc wszyscy mówili. P. Zakliński ma głos.

P. ks. Zakliński. Ne chcuzu nadużywaty terpywosty Wys. Pałaty i dlatoho jak wozmożno najkorotsze budu howoryty. Oto komisya drohowa przedłożyła nam 2 wnesenia, bolszosty i mienzosty kotoryi się w zasadach swoich rozłeczajut.

Wsi na toje sohlaszajut się i ciłyj kraj nasz żadaje, szczyby dorohy były dobre wybudowaniji i w dobrom były sostojanju. Jesłyby kto zamitył, że my dobrych doroh ne żelajem, to tilko byłyby oszybka, bo my łesze złoj ustawy ne żelajemo. Otżę cil ustawy dorohowej jest: „dobri maty dorohy i komunikacyi w kraju.“ Ależ zachodyt tu wopros, jakii swojstwa powynna maty takaja nstaw, aby ciły toj otwityła i wsim była dohodna? Tu postawlu sobi try woprosy: po persze, kto ma je tiahary, kotoryi toju ustawoju sut preznaczeni, ponosyły? Po druhe, jak treba tyi tiahary rozłożyty, aby wsich sprawedywo dotykały? A po trete jak majemo tuju ustawu sostawyty, aby jeju wykonytaty i w zytie prywesty, to je, jak ma je buty sostawlena administracya?

Szczo do perwszoho, kto ma je konkurowaty do dorohy, to meni się wydyt, że konkurowaty powynen każdyj, kotoryj tilko ma je jakijś pożytek z toj dorohy. Jak p. Skrzyński skazał, że netilko

toj ma je użytok z dorohy, kotoryj bezpośredno po dorohach jizdyt, ale wsi pożytek z dorohy ponosiat, i może ne ma żadnoho czołowika, kotoryjby ne miał pożytku z dorohy, czy remesłnyk, czy to urjadnyk, gospodar, czy obywatel, wsi posłuhujut się dorohamy tylko ne w oden i toj sam sposib.

Powynny dlatoho wsi żyteli w kraju do doroh konkurowaty; zachodyt ino wopros, jakim sposobom. Szczyby ustawa ta była sprawedywoju, pozwolu sobi takuju zasadu postawyty, że każdyj ma je piśla swoich sył materyalnych do dorohy konkurowaty. Pytajem się, jakoje ma je buty wymirenje sył materyalnych každoho żytela. Hospodynowe, na to wymirenje majemo podatki, kotoryi tak hłuboko siahnuły, szczo od najbidniyszoho do najbohatszoho sut rozłożeni na wsich żytelej, i tak wymireny, że dajut najsprawedywszoje miryło naszych materialnych sył. Otżę podstawa, piśla ktoroj majemo ocinaty syły materyalni, sut podatki. Treta własťwość/, jakuju ma je ustawa znaty jest tak zorganizowana. administracya, aby ju w żytie wwela i wykonała; teper, hospodynowe, jesły ja skazał, jakuju ma je buty ustawa, pytaju się dalij, na jakoj podstawy yły na jakoj zasadzi tworyty majem taku ustawu, ktoraby imiła wsi tyi swojstwa, tj. aby každoho dotknuła, aby była sorozmirnoju do sył materyalnych, i aby była takuju, szczyby administracya była wykonalna? Jest to najważniejszy wopros, o kotoryj nam chodyt, to je, wyszukaty taku zasadu. Od kilka lit szukały i znajszły 4 zasady, perwszoja zasada tak zwanoje pohołownoje, druha, prestacya w naturi, treta prestacye w hroszech, a czetwerta, prestecyj w naturi i hroszech.

Perwszoju zasadu pohołownu uže osudżeno i dla naszoho kraju je ona najnepryjatniyszoj, druhaja zasada, aby tilko w natury odrabiaty koło dorohy, newozmożna i nesprawedywa. Nasza komisya drohowa a to bolszość pryniała zasadu prestacyi w naturi razem z dodatkamy od podatków, a mienzost komisyi wzięła za zasadu tilko podatok stałyj. Hospodynowe, jesły jeneralnu debatu utwarzajemo, to powynnyśmo się ino nad samymy zasadamy, jakii majem pryniaty, zastanowyty, bo jak majem zasadu, to łehko się porozumity i wyrównaty tyi netocznośty w paragrafach i administracyi.

A my odejśzłyśmo od toj najważniyszoj toczki dyskusyi, to je od dyskusyi nad zasadoju. Oden rozwojdyt się nad kategoryamy, oden chotił maty 3 a innyj 2 kategoryi, druhyj nad kiepskoju administracyu, innyj nad rozkładom i t. d. a nad za-

sadamy samymy najmniejsze sia zastanawieno. Nekotoryi nawet pryweły w jeneralnoj debati takii predmety, kotoryj tutka ne należat, jak n. p. neporozuminie w rachunkach meży Wydiłom krajewym a sprawozdatelem mienzosty, hde my mały stanowyty jakijś sud, kto ma je sprawedływost, czy łuczszyi sut rachunki Wydiłu krajewoho, czy sprawozdatela mienzosty h. posła Wolańskoho.

Ja tilko wdiacznyj byłbym p. Wolańskomu, że czerez swoi rachuby — może oszybocznyi — spowodował najdokładnijszoje może sprawozdanie Wydiłu krajewoho o dorohach krajewych. Hospodynowe jesły budemo sia zastanawiały nad predmetamy, kotri ne należat do jeneralnoj debaty, a ne zastanowymo sia, kotra zasada, czy bilszosty, czy mienzosty je łuczszuju, to nyszczu ne uradymo, nyszczu ne wybudujemo, bo ne majemo fundamentu.

Oświedzaju sia za zasadoju mienzosty t. j. aby cila ustawa osnowała sia na wsich stałych podatkach, jako to, gruntowych, domowych, domowoklasowych, zarobkowych i dochodowych. To sut kategorii stałych podatkiw, i piśła moho mninia jeśm za tym, aby sia na tych pidstawach operaty. Zamity, jakii pidneseno protywj toj zasadzi stałych podatkiw, najbilsze leżat w tom, że tolko tiaharów majemo, szczo ne można w żaden sposib nowych tiaharów nakładaty. Ma je to buty miłoserdie nad tym selskym narodom, kotoryj ne może uże bilsze podatku ponosyty. Na tyi zamity pozwolu sobi skazaty, szczo bułybyśmo duże uszczastliwynyi jesłybyśmo czerez tolko lit pry rozłyecznych pozycyach w budżeti i subwencyach toje miłoserdie ymiły na oku. A ymyłyśmy mnoho takich predmetiw, hde mohłybyśmy zaapelowaty do miłoserdia, czy to pry subwencyach dla sukennyc w Krakowi, czy dla Kulparkowa na szczo my pił miljona wydały i na rozłyecznyi innyi cily.

Tam może na misteu bułaby oszczadnist, ale tutka ja sam aplikuju waszi słowa, że oszczadnist ne bułaby tu na mistey. W proczem bolszost komisiji takż nakładaje na nas podatok, a oprócz toho prestacye w naturi.

Mełoserdyje toje jest tylko pozornoje, i ne tyczyt sia ono mienzój posiłosty; na obszarow dworskich, kotri na toj podstawi bolsze jak do teper budut konkurowaty do doroh.

Otż zasada taja ne nakładajet nowych tiaharów na hromady, no protywno zmenszajet, bo odnu

czast tiaharów, kotri hromady ponosyły, perenosyt na obszary dworski.

A pytaju sia moi panowe, czy prestacja w naturi ne jest podatkom, czy ne jest tiaharom. Jesłyby to ne buł tiahar szcze bilszej jak hroszy, toby myni obywateli łuczsze swojeju chudoboju odrablały swoi obowiazki, jak hroszamy, a takojowy wykupujut sia, bo im toj deń doróższyj jak datok. A i seljanyn jesły ma je u sebe robotu to ne raz za takij oden deń dałby 5 złr. aby ne poichaty na szarwarok, tak mu doroha jeho pracia. Otż proszu was moi panowe na szczo nam szukaty innoj zasady do budowanja doroh. Pytaju sia was jak sia krajewyj dorohy robłat? Ne na podstawi prestacji czerez dodatki do podatkiw — pry powitowych dorohach takż robjat sia na podstawi prestacyj dodatkiw od podatkiw. Jesły pry krajewych i powitowych mohut buty dodatki, dla czoho to ne może buty pry hromadzkiach? Potom o szczoż tu włastywo chodyt? Robota bude sia jak teper w naturi robyty, a chodyt tylko o sprawedływe rozłożenje toj roboty. Dla czoho ne ma je buty rozłożena podług podatkiw, koły jedynstwenno na podstawi podatkiw daśt sia sprawedływo konkurencja do doroh ocinyty. Dla toho narod seliańskiej żelaje toho, bo do teper tiahary w bilszej czasty spoczywały na narodi, a obszary dwirskij daleko mienzsze buły obtiażenyj. Tohda tolko bude sprawedływost, jesły za podstawu toj konkurenciji wozmem podatki. I dla toho h. Kocyłowski, koły postawyl swoje wniesenje skazał: my budemo sia pryczyniaty i tiachłom i robotuju, ale naj ta dołżnist bude obrachowana na podstawi podatkiw, dlatocho naszym domahaniem i wsich posliw mienzzych posiłlostej jest aby podatki buły wziaty za podstawu.

Chotiat tu nekotoryi prestacji w naturi dla toho, aby buły miłoserdnymi i ne zaprowadiały podatkiw. Otż zapytajmo sia tych samych, kotorym to miłoserdje choczem wyswiedzity, a to narod selskij i jeho zastupnykiw. Szczo ony skazut wam? Oto skazut wam szczo chotiat obrachowanja prestacji na podstawi podatkiw. Podywmo sia po hromadach i spytajmo ich samych, a pewno wsi to samo nam skazut. Dla czohoż choczete buty miłoserdnymi tam, hde hromady sami toj tiahar chotiat na sebe brały, i toho mełoserdia nechotiat. Hromady tokmo toho domachajut sia, aby tyi prestacyi sprawedływo meze nych i obszaromy dworskimy buły wymireni — a toje wymirenie tiaharów łysz na podstawi dodatkiw do podatkiw dast sia osiachnuty. — a

prestacja w naturi nakładajet nesorozmirno bolszyj tiahar na hromady jak na obszary dworskie. Otże toje mełoserdyje bolszosty komisiji ne dylajet sia hromadam, ale obszaram dworskim. Wprawdi boronył p. Gross zasady bolszosty i skazał szczo roboty, ktororju daje didycz hromadam, je kapitałom ne obliczenym. Ależ moi panowe, hromady robotorju dajut djdyczewy kapitały, ktororychby bez toi roboty nemohly maty. Otże wzaimno sia ratujut i wzaimno tjahary ponosiat, didycz od dochodu z kapytałow swoich, a robotnyk od dochodu pracy swojej.

Tretaja pryczyna, kotora buła podana, jest taja, szczo nykto ne schocze dodatkiw płatyty. Ja pozwolu sobi zamityły, szczo na toje sut zakony, kotore do sprawlenia doroh prymuszajut, tak jak to doteper pry przystacyi w naturi buło. A skoro budut kontrybuenty prymuszeni, to musiat sia obszary dworski z hromadam porozumity i repartacyju meże soborju zrobyty. A czy ony prestacyjeju w naturi, czy hriszmy dorohu isprawlat, to wse odno. Wreszti muszu zwernuty uwahu, szczo wsi podatki ktoriji my opłaczajemo, ne wertajut sia, a toj podatek może sia wertuty. Bo hromada może albo tyi roboty zapłatyty abo sama w naturi odrobyt, tak samo jak didycz abo w naturi swoju kontrybucyju może odrobyty, abo hriszmy, abo materyałow sia wykupyty. I tak sia mohut porozumity i wsio bude zrobłene. A tomu ktororj zapłatył wernuty sia może jeho hroszewyj datok skoro win pry takor roboti zarobyty to, szczo zapłatył. Z tych powodiw nważaju, szczo najsprawedywszej rozkład bude jesły tyi tiahary budut rozłożeni na podstawi podatkiw i to jest żelanje ciłoho naroda naszoho. Poneże taja zasada jest wyrażena w projekti mienzosty komisiji, dla toho ja budu hołosował za tym projektom i wnoszu, tak jak posoł Dunajewski wnesł, imennoje hołosowanie nad oboma projektamy abyśmo wsi buły preswidczeni jak každyj hołosował i jak witpowił żelanju tych komitentiw, ktororj jeho posłały.

J. E. hr. Marszałek. P. Spławiński zrzekł się głosu.

P. Kuzara ma głos.

J. E. hr. Marszałek. P. Kuzara ma głos.

P. Kuzara. Nie rozwodzę się nad tak obiszerną rzeczą, bo poprzedni panowie już wiele zarzucili. Jednakże nie może przyjsć pod względem stosunku naszych ciężarów do tego, byśmy się zgodzili z niektórymi poprzednimi mowcami. Są nie-

które obszary dworskie w dość dobrym stanie a inne posiadłości nie. Nie możemy przyjąć, aby winny za niewinnego być ukarany, a takby się stało według ustawy, którą większość komisiji zaleca t. j. w skutek robocizny od bydła. Jest to najniesłuszniejsza podstawa, a to z tej przyczyny, że niejednen posiadacz jest taki, który dziś kupi koninę za 15 złr. i sprzedaje ją, byle robocizną jaką zrobił około domu, i nie patrzy na wyrzucony grosz z kieszeni. Dość na tem, że on postugę swoją, jakąkolwiek ma, wyprowadzi do jarmarku i sprzedaje, a nie dość, że sprzedaje, bo musi kupić żywność dla dzieci.

Nie możemy się stosować, jak tego poprzedni mowcy chcieli do Francyi, Belgii, do Prus, bo my jesteśmy jako rodcy w tej ziemi; abyśmy się wszyscy stosowali do jednego związku i pracy nad dobrem tak roli jak szkół. Nie sprzeciwiamy się panowie wydatkom na szkoły, bo byłoby dobrym wzorem, aby każdy miał tyle oświecenia, aby sobie mógł zaradzić we wszystkich miejscach, — ale co do ustawy drogowej sprzeciwić się musimy, bo ta ma najniesłuszniejszą podstawę. Przez kilka lat ustawę, która do dziś dnia jeszcze istnieje, dość wykonywali, drogi po największej części, które od kilku lat były zaniedbane, przyprowadziliśmy do dobrego stanu; zdaje się, że pomiędzy narodem rozszerza się to coraz lepiej, nikt nie uszkodzony ani na bydłeciu, ani na swoim naczyniu. Jednakże i to dodać muszę, że nasz kraj nie może się stosować do innych, bo jedno, kraj nasz nie jest obfity w pieniądze, aby chłop składał prestacje od podatków bezpośrednich, a powtórę i od bydła pociągowego, — i na to się nie zgadzam, bo my mamy suche utrzymanie; wiedzą o tem wszyscy, co są od Niska, wie i p. Rej, wiele tam krowami i jałowkami wożą, a 4 i 5 złr. daje się od bydłęcia.

Odwołuję się zresztą do poprzednich mowców, mianowicie szanownego p. Golejewskiego, szanownego p. Tyszkowskiego i szan. p. Grocholskiego i proszę, aby i komisję mniejszości oddać na porządek dzienny, a co się tyczy starej ustawy przekazać ją komisiji w celu wyrównania niektórych punktów sprzeciwiających się dzisiejszemu stanowi rzeczy, aby nikt nie był skrzywdzonym, a wtedy ręka za rękę weźmiemy się i będziemy się kochali jak bracia i będzie zgoda i miłość. (Brawo).

J. E. hr. Marszałek. P. Michalski ma głos.

P. Michalski. Byłem w komisji drogowej od roku 1872. Przeszłego roku musiała się komi-

sya rozdzielić na mniejszość i większość, a to z powodu, że nie mogło nigdy przyjść na jedno. Mniejszość komisji zawdy brała za podstawę podatek, dlatego, że wszystkie dodatki państwowe opierają się na podatku, wszystkie dodatki krajowe opierają się na podatku, wszystkie dodatki powiatowe opierają się na podatku, dodatki gminne opierają się na podatku, więc jej się także zdawało stosownem za podstawę wziąć podatek. Większość komisji chce zaś niektóre dotychczasowe braki uzupełnić. Ale to się tak łatwo nie da, jak koledzy mówią. Najlepiej zrobić nową ustawę; to będzie jakoś wyglądać, a jeżeli nie wygląda dobrze, to komisja wychodzi z elaboratem do Izby, a są członkowie, co będą wnosili poprawki. Z projektem wypracowanym przez większość, jak w komisji tak i tu zgodzić się nie mogę, a to z powodu, że §. §. 12, 13, 15, 16, 30, i 31 zrobiłyby największą zamieszanie w kraju i niezgodę większą, bo tak, jak dziś, to jeszcze nasz naród półgębkiem krzyczy na starą ustawę, a jeżeli wprowadzicie panowie prestacje, lud całym pyskiem będzie wrzeszczał (śmiech).

Obstaje więc przy wniosku mniejszości.

J. E. hr. Marszałek. P. Kobylarz ma głos.

P. Kobylarz. Proszę wysokiej Izby i szanownych pp. posłów, projekt większości, wydaje mi się wadliwy, bo, jakże można powiedzieć i czy to kiedy było słyhać u naszych dawnych praocjów, byśmy od bydła pociągowego mieli opłacać. Dziś, jeżeli wychodzi taki projekt z większości, byśmy od pociągu zaprzęgowego byli zmuszeni robić szarawarek na drodze i to uznala większość komisji za podstawę, że to niby ma się stosować do sprawiedliwości, to może się pokazać w tem miejscu jak największy nieład, bo ja muszę przytoczyć to, że jak w terażniejszych czasach są to własności drobiazgowo, podzielone na niezliczone części, więc zaprząg pociągowy jest, można powiedzieć, szczupły. Gdyby taki obywatel musiał bydło zaprzęgowe wstawiać na drodze, byłoby to wielkiem nadużyciem, i ponieważ ten zaprząg mu na kiepskie wychodzi, więcby go sprzedał. Musiałaby być zatem, jak większość komisji powiada, konskrypcya spisana. Panowie, czy nie jesteście przekonani, że włościańscy obywatele po gminach nigdy zaprzęgów nie trzymają do 3 lat. On jest zawsze w nędzy, on jest zawsze w niedostatku. Jak przychodzi potrzeba, musi wszystko wcześniej sprzedać i jakoś sobie pomagać. Również co do pomieszkania, albo,

jeżeliby gospodarz miał jeszcze jakąś rodzinę, w której syn mógłby się utrzymać przy ojcu. Pomyslcie, jakiby to był ciężar dla tak biednych ludzi, jakiby to było nieporozumienie. Powiedzieliby we wsi: wybraliśmy ludzi zaufania, aby się ulga stała, a oto nam nałożyli taki ciężar, skrępowali nas; wszystkoby się w kraju wzruszyło. Jeżelibyśmy się cofnęli o parę lat w tył, wiemy, jakie to były nieporozumienia, a takieby i teraz nastaly. Jednakże teraz przez Rady powiatowe, przez Wydziały powiatowe, gdzie marszałkowie zrozumiawszy potrzeby ludu jako opiekunowie przyciągają go do siebie, złagodziło się trochę. A gdybyście podług większości komisji uchwalili, nastaloby rozdwojenie powiedzianoby, że panowie opiekunowie narodu znówu teraz biorą lud w niewolę.

Muszę i to panom powiedzieć, że drogi teraz są w lepszym stanie, bo Wydziały powiatowe, mając nadzór nad niemi, wybierają delegatów z Rad powiatowych, i dają im polecenia do nadzorowania dróg. Ja sam jestem takim delegatem i jak mi się trafi w mojej sekcji, że jest coś niewłaściwego, donoszę i podaję do Wydziału powiatowego, zaradza się temu i jest spokój.

Zresztą co do wniosku mniejszości słyszeliśmy p. Golejewskiego, p. Grocholskiego, jak nam wyjaśnili, że ustawa, którą na nowo chcemy uchwalić, byłaby gorszą niż stara i starą wszyscy znają, do niej się stosują i nie sprzeciwiają się jej, a osobliwie ci, którzy już ją mają w używaniu, jak gminy i obszary dworskie.

Zadawalniam się zatem wyjaśnieniem p. Grocholskiego i sądzę, że najlepiej byłoby oba projekta obrócić na porządek dzienny a starą ustawę w §. 12 poprawić.

J. E. hr. Marszałek. P. Żołądź ma głos.

P. Żołądź. Powiadają niektórzy, że na myśl starej ustawy drogowej z roku 1866, włosy stawały na głowie, że jest niesprawiedliwą. Dostaliśmy więc dwa projekta, ale dostaliśmy jeden większości a drugi mniejszości. Wniosek większości jest także niesprawiedliwy, bo jest tu powiedziane, że trzeba robić podług bydła a powtóre, że ma nastąpić skrypcya. Więc jak przyjdzie robocizna, powie ktoś: ja mam woły na wypas, ja od nich nie będę robił. W gminie zaś niejedyn kupuje konie ledwie na lato, aby coś robił, a w zimie sprzedaje je. Więc taki sposób jest niesprawiedliwy. Droga być musi, to prawda, ale tylko droga budowana i utrzymywana

na podstawie podatków jest sprawiedliwą. Kto nie ma majątku, ten podatku nie płaci, a tymczasem mniejszość powiada, że w gminie wszyscy będą płacić. Nie Panowie, dwór i gmina powinny odłożyć na drogę podług konkurencyi poszczególnych podatków. Bo cóż? przyjdą do takiego, który nie ma numeru, i ten musi odrabiać dwa dni, a może nie używa drogi na 20 centów. My dajemy na krajowe drogi i na powiatowe. Tam, skąd ja jestem, w Dąbrowskiem, dajemy 8—9 centów na powiatowe drogi, a 16 centów do Rady powiatowej. Teraz zważcie Panowie, że w lecie zazwyczaj robotnik idzie bosymi nogami, i od tego ma jeszcze płacić! Droga więc ma się opłacać według podatku w gminie. Inaczej być nie może. Co zaś do konkurencyi, powiedziałyby kto: a, to wielka sztuka potem rozstrzygnąć. Nie; bo, jeżeli na mnie dwie drogi przyjdą w komitecie, to powiadam: Ty masz tyle drogi, masz tyle dorobić.

Wracam się nazad. Gdyby przyszedł spis bydła, powiedzieliby: tyle jest w gminie bydła, a skoro przyjdzie lipiec (w lipcu najczęściej się robi), bydła nie ma, dwór powiada: ja mam bydło na wypas, ten zaś sprzedaje te konie. Starostwo lub Rada powiatowa nakazuje, że droga musi być, a ten i ów zład weźmie prestacyi? dwór na gminę będzie zwał, a gmina na dwór i będą się nareszcie wołali do sądu. Jest to niesprawiedliwość, a zatem wnoszę, aby projekt większości poszedł na porządek dzienny, a projekt mniejszości przyjąć.

J. E. hr. Marszałek. P. Jędrzejewski ma głos.

P. Jędrzejewski. Nie chcę ja się obszerno rozwodzić z besidoju mojeju, bo użę moi poperedniji mowci dostatočno tak ohuły jak i szczehuty w toj miri wypowily. Ja odnakże pozwolu sobi chotiaj pokorotci promowity paru sliw szczo dobre ustroje i utrymanie dorih jest potrzebne; a toje koddij przyznaty musyt szczo toje dobroje ustroje nie doroh i utrymanie takowych jeszcze do teper ne osiahnułyśmo, a toje jest konieczne i ne dasť sia zapereczyty. Ale potrzeba nam rozsmotryty dla jakoj przyczyny do teper dorohy jeszcze ne sut' urehulowanii? A to dlatoho poneżę ustawa dorohowa z 1866 hoda buła nepraktycznoju i nesprawedływoju. Rozkładała tiahari na wsich žyteliw kraju, bo zahalno traktowała tak rilnyka, jak i wyższoho hospodaria jak i menszoho hospodaria. Ta ustawa dała tolko powid do nesohłasia i nezhody pomiż zwernchnostiju a selanamy, bo koddij

pytałsia i jak ty smiesz mene 6 dnej potiahaty do roboty? Odże szczoż mała zwernchnost' dilať? chodyła ciľy den i szukała za robitnykamy. Oden pijszoł na zarobok, druhij sia schował a tretyj buł hołodnyj i ne mih robyty. Zwernchnist wyszła we-czerom i zastała dorohu ne zrobłenu. A tomu wsemu buła wynnoju ustawa suszczestwujuszczaja! Nadijał sia kraj szczo tomu użę raz konec bude połoženyj, szczo taja ustawa musyt buty skasowana i nadijały sia wsi, szczo stosunok toju ustawoju polipszyt sia, aż tut prychodiat dwa projekta i oden bilszosty komisiji a druhij menszosty.

Prydywłať jem sia obom projektom. Tażko buło meni nad perwszom sia zastanawlaty, bo perwszij projekt pidsunuł jeszcze trudnijszyj sredstva do ustrojenja i uderżowania dorih, bo howoryt szczo by buł spys ludnosty szczo try lita sporiadżanyj; szczo by buł wziad szczo do spysu hudoby, szczo by buł uriad szczo do spysu ludnosty, szczo by spysowaty kilko jest' mołodych a kilko starych, kilko jest słabyh a kilko zdorowych. Uriad hromadzkij ne maje tilko finansowych sył, szczo by tilko uria diw można utrymowaty. Treba doperwa pohadaty nad tom, czy zwernchnist jest w sostojanii z tak szczupłymy funduszamy utrymaty tolko uria diw. Zastanawlaľem sia nad tom projektom a szczo najbilsze mene zastraszaje, szczo toj projekt jest nesprawedływyj dla ciľoho narodu, bo potiahaje do tiahariw nawet bidnoho žebraka. Ubohij selanyn kotorij maje skotynu, a jestyby znewoľenyj za niu opłaczowaty podatok, to radsze oprodaľby ju do mary, szczo by tilko ne potrebował opłaczowaty tiahariw; a jesľy selanyn prodaje chudobu, to i jeho hrunta propadajut, bo hrunta bez chudoby sut' do nyczoho. Tohdy upadaje rilnyctwo, a jesľy rilnyctwo upadaje tohdy i krajewy bude złe. Perehlanuwszy toje sprawozdanie bilszosty prydywlaľem sia i druhomu sprawozdaniu to jest sprawozdaniu menszosty i prydybaľem tam duże waźnyj punkt, a to skalu podatkwu, na kotorej maje sia oparty tiahar dorohowyj; z tym punktom sohłasajuzia sia bo sprawedływe tiahary na wsich budut tohdy tolko rozłożeniji jesľy budut na skali podatkwowej opartiji. Sohłasylbym sia z projektom menszosty komisiji i dumaju szczo jesľy toj projekt ne tak jak jest' ale z poprawkoju bude pryniatyj a piśla toho projektu z poprawkoju bude ustawa pryniatoju, tohdy nadijemo sia szczo przyczynimo sia wsimy syłamy do ustrojenja i utrymania dorih, dorih kotoryi pryczyniajut sia do dobra publycznoho w zahali.

Skala podatkwowa jest najsprawedływszaja, ona

tam najde chałupnika, ona najde tam rilnyka bilszoho i mienzoho. Odjesz z tych to wzhladiw ne chotiłbym buty nepryjatelem dobra publicznoho ale własne chotiłbym buty najbilszym pryjatelem i to-mu sohlaszaju sia z projektom mienzosty i za nem budu hołosowaty a nad projektom bilszosty wnoszu perejty do poriadku dnewnoho.

P. Włodek. Zapisalem się do głosu z powodu projektu ustawy drogowej, który wys. Izbie został przedłożony, a to przeciwko wnioskowi większości komisji drogowej, aby łaskawie wys. Izba raczyła ten projekt większości odrzucić. Albowiem powinna być równość ciężarów.

Są zarzuty wielkie przeciw temu projektowi, jakoby niesprawiedliwie rozkładał ciężary w polu. Otóż ja bym się nie zgodził, aby za podstawę sprawiedliwości przyjąć ten projekt. Co do większych właścicieli nie będę się rozwodził, bo już mój poprzedni mówca szan. poseł krakowski Zyblikiewicz wytłumaczył, ale tu jeszcze pozostaje coś powiedzieć o włościańskich gospodarzach. Jedni mają więcej gruntów a drudzy mniej. Tak zawsze bywało i tak będzie. Jeden może na 20 morgach gruntu trzymać sobie cztery konie, a drugi także na 20 morgach gruntu parę tylko i jeden przez drugiego byłby tu pokrzywdzonym. Co do mniejszych gospodarzy, domowników, są gospodarze, którzy na dwóch lub czterech morgach nie mogą trzymać bydła roboczego, są i tacy, którzy tylko dom posiadają i tacy mają być pociągani, aby wynagradzać drogę. Zatem na tamtych składa większość komisji, aby odrabiali a także i na tych, którzy mają tylko cztery morgi gruntu, i ci muszą także odrabiać sześć dni. Pomyślcie panowie, jakaby to była równość. Ten mając kawałek gruntu odrabia sześć dni, a ten nędzarz, co ma tylko budę, czy chatę, także sześć dni odrabia. Czy to tedy jest równość?

Ten co odrabia komu rolę, musi być potulnym, idzie na większą własność, robi koło cudzego kawałka gruntu, nie trafi mu się za widoku wrócić, toż przychodzi w nocy. Nie ma się gdzie położyć, gospodarz zamyka dom na noc, a on musi się tulać, bo inaczej gospodarza obraziłby. W obec tego, co ma chatę, jest także skrzywdzonym, bo ten, co ma swoją chatę, jeśli przyjdzie z zarobku, to ma się gdzie położyć, — a ten, co chaty nie ma i nie ma za co sobie kupić, musi się tulać i za to jeszcze ma dwa dni robić. Każdy żebrak byłby pokrzywdzony tą ustawą. Mówili tu, że ustawa we-

dług podatków byłaby krzywdą. Z tem nie zgodziłbym się. Żadnej ustawy ani nie czytałem ani słyszałem, aby kiedy jakie krajowe lub rządowe podatki przyszły, i aby rząd rozłożył według domów lub ludzi. Tylko cesarsko królewski Bząd opiera się na stopie sprawiedliwości i słuszności przy rozkładaniu podatków.

Przecież i w wysokiej Izbie uchwalamy dodatek krajowy, lecz stosujemy go do podatków stałych i według tego płacimy 10%, 20%, a teraz już dzięki Bogu 34% — lecz nie rozkłada się tego dodatku na krowy i konie, bo toby było niesprawiedliwem.

Mówili tu niektórzy panowie, że nie liczy się czas ale pieniądze — ja bym powiedział że właśnie czas się liczy, bo kto nie szanuje czasu nie będzie miał i pieniędzy (brawo). I z tego więc powodu nie skłaniam się do wniosku większości, tylko jestem za projektem mniejszości, a gdyby ten się nie utrzymał, wtedy przystępuję do wniosku szanownego posła krakowskiego, Zyblikiewicza. Weźcie bo i to panowie na uwagę, że jak wnioski większości przyjmiecie, to będą i na nas narzekali i na was, jeśli który z was przez włościan wybrany, będą wam wyrzucali, żeście ich stanowiska nie brouili i w ogóle będziemy mieć nieprzyjemności. Owoż, aby tego uniknąć, należy wziąć projekt mniejszości pod obrady, bo projekt większości powiada, że kto bogaty niech będzie bogatym, a kto biednym niech płaci. Wprawdzie i projekt mniejszości mnie nie zadowalnia w niektórych paragrafach, a mianowicie nie jest dla mnie zrozumiałym §. 7. — i w takim razie, gdyby przyszedł projekt mniejszości pod obrady, zastrzegam sobie głos przy speyalnej dyskusji.

J. E. hr. Marszałek P. Szott ma głos.

P. Szott. Przed dwoma laty był tu przedłożony projekt Wydziału drogowego, który nakładał 4 dni roboty na drogach gminnych od każdego bydłęcia. Ten projekt nie był sprawiedliwy i nie utrzymał się też. Przed rokiem wystąpił Wydział krajowy znowu z projektem, który ustanawiał 6 dni robocizny od każdego numeru, a między innemi także i od tych budynków, o których poseł Kocyłowski słusznie zauważył, że o nich nawet wspominać nie warto. Ten projekt także nie był dobry. Dziś mamy przed sobą aż dwa projekta: większości i mniejszości komisji drogowej. Projekt większości mało co odchodzi od projektu, który był wnie-

siony przed dwoma latami, chyba z tem, że tu pre-
stacja wynosi tylko 2 dni od sztuki bydła. Owoż
czem są te projekta i jakby je nazwać? Projekt
większości wprowadza nagłace roboty i jest projek-
tem nowej pańszczyzny. Jeśli ten projekt będzie
przyjęty, a wyborecy nasi zapytają się nas, cośmy
uchwalili, nie będziemy mogli inaczej odpowiedzieć,
jak że uchwaliliśmy nową pańszczyznę tak na
gminy jak i obszary dworskie.

Projekt mniejszości możnaby nazwać skarboną,
która nigdy nie może być napełnioną, bo choćby
ustawicznie w nią wkładano, nigdy w niej nie
będzie (wesołość).

Tutaj wszyscy panowie miotają się na starą
ustawę i mówią, że jest najgorsza. Mnie się zdaje,
że należałoby się przeprosić z tą nstawą i popra-
wić tylko w niej §. 12., jeżeli w nim co brakuje,
bo ta stara ustawa jest najlepszą. Według tej usta-
wy biedny nie dawałby dodatków żadnych, tylko
poszedłby i zrobił co potrzeba na drodze. Teraz
zaś wiemy jak te rozmaite dodatki krajowe, po-
wiatowe i gminne obciążają ludność — a gdyby je-
szcze przyszedł dodatek drogowy, to nie wiem,
ktoby to już wytrzymał płacić. Przecież panowie
nie jesteście z obcej prowincyi, lecz na własnej ży-
jecie ziemi, znacie więc, jak się każdy mieszkaniec
utrzymuje, jak żyje, i jak płaci podatki. Oto idzie
do żyda, bierze na procent, a nim się rok skończy,
to procent żydowi zapłacony wynosi więcej, niż
uiszczony podatek.

Najlepiej więc zgodzić się na to, aby zatrzy-
mać starą ustawę, poprawić w niej §. 12. jeżeli
w nim co brakuje, i niech ta staruszka — ustawa
między nami żyje, nie znieważajmy jej. Jeżeli po-
seł Dunajewski był za przejściem do porządku
dziennego nad projektem mniejszości i wnosił
imienne głosowanie nad tem przejściem, to i ja się
z tem zgadzam, ale wprzód wnoszę, ażeby przejść
do porządku dziennego nad wnioskiem większości
(brawo, wesołość).

P. Pietruski. Proszę o głos.

J. E. hr. Marszałek. P. Pietruski ma głos.

P. Pietruski. Proszę J. E. hr. Marszałka,
aby raczył posiedzenie zamknąć.

J. E. hr. Marszałek. Dalszą rozprawę nad
tym przedmiotem odraczam na dzień jutrzejszy.

Następne posiedzenie Sejmu będzie jutro, to jest
w sobotę dnia 15. maja o 10. godzinie rano.

Porządek dzienny jutrzejszego posiedzenia jest
następujący:

Porządek dzienny 19go posiedzenia

6 sesyi, III peryodu Sejmu galicyjskiego, które się
odbędzie w sobotę dnia 15go maja 1875. o go-
dzinie 10 przed południem.

1. Dalszy ciąg rozprawy nad wnioskiem więk-
szości i mniejszości komisyi drogowej w przedmio-
cie reformy ustawy drogowej.

2. Sprawozdanie komisyi edukacyjnej o wnio-
sku posła Hoszarda względem wykonania §. 21.
ustawy z roku 1873 o nadzorach szkolnych. Spra-
wozdawca poseł Sawczyński.

3. Sprawozdanie komisyi edukacyjnej o wnio-
sku posła Skrzyńskiego, względem utworzenia dru-
giej szkoły realnej we Lwowie. Sprawozdawca poseł
Sawczyński.

4. Sprawozdanie komisyi budżetowej nad przed-
łożeniem Wydziału krajowego o urządzeniu latry-
nowem w szpitalu głównym Lwowskim. Sprawo-
zdawca poseł Kamiński.

5. Sprawozdanie komisyi budżetowej o prelimi-
narzu funduszu szkolnego na rok 1876. Sprawo-
zdawca poseł Czerkawski.

6. Sprawozdanie o petycyach.

Posiedzenie zamknięte.

Koniec posiedzenia o godz. 3. min. 15.

